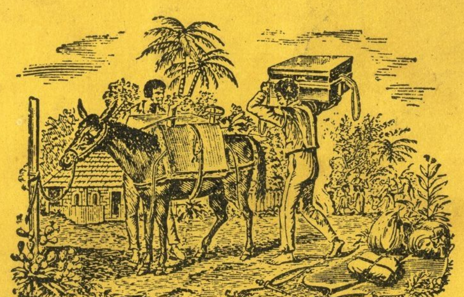
BERNARDINO JOSÉ DE SOUZA

CICLO DO CARRO DE BOIS NO BRASIL



COMPANHIA EDITORA NACIONAL
SÃO PAULO

CICLO DO CARRO DE BOIS NO BRASIL

por

BERNARDINO JOSÉ DE SOUZA

★

"BERNARDINO JOSÉ DE SOUZA foi um homem bem representativo do Nordeste, da zona semi-árida onde nasceu, na fronteira entre Bahia e Sergipe.

Não tinha aquela "maciez" dos baianos", ou dos nortistas "amaciados" pela Bahia, da observação penetrante de Gilberto Freyre. Bernardino, como Rodrigues Dórea, foi um sergipano cheio de ímpetos, e até de violências, postos a serviço de grandes causas. Renovou, material e intelectualmente, duas instituições culturais de grande porte: a Faculdade de Direito e o Instituto Histórico da Bahia. Sòzinho, construiu palácios para ambos, abrindo-lhes novos rumos.

Seu livro póstumo — *Ciclo do carro de bois no Brasil* — apresenta muitos pontos de contacto com as obras materiais que realizou. E' uma pesquisa em profundidade, com material planejado e reunido pelo autor, material êste que normalmente exigiria uma equipe distribuída pelos quatro cantos do país. A indomável energia de Bernardino de Souza conseguiu emoldurar um vasto painel, cheio de variantes no tempo e no espaço, e transformá-lo em obra monumental de arte e de pensamento a um só tempo: inspiração para o artista e instrumento de trabalho para o cientista social.

Os últimos anos de vida de Bernardino foram consumidos neste estudo germânico pela profundidade, e bem brasileiro nas claridades que projeta sôbre aspectos da vida rural, vida de sessenta por cento dos que aqui trabalham.

A Editora Nacional comemora, agora, trinta anos de atividades. O livro de Bernardino de Souza é um belo florão para essa chegada à maturidade da grande editôra.

ANÍSIO TEIXEIRA."

★

EDIÇÃO DA

COMPANHIA EDITORA NACIONAL

Rua dos Gusmões, 639 — São Paulo

CICLO DO
CARRO DE BOIS NO BRASIL

BIBLIOTECA PARTICULAR DE MARIO YPIRANGA MONTEIRO

BIBLIOTECA PEDAGÓGICA BRASILEIRA

Série 5.ª ★ BRASILIANA ★ Volume 15

(SÉRIE GRANDE FORMATO)

Direção de

AMÉRICO JACOBINA LACOMBE


PERCY LAU

BERNARDINO JOSÉ DE SOUZA

CICLO DO CARRO DE BOIS NO BRASIL

edição comemorativa
do 30.º aniversário de fundação
da
COMPANHIA EDITORA NACIONAL

COMPANHIA EDITORA NACIONAL
SÃO PAULO

Direitos desta edição reservados à

COMPANHIA EDITORA NACIONAL
Rua dos Gusmões, 639 — São Paulo

Exemplar **Nº 2476**

1958

Obra executada nas oficinas da
São Paulo Editora S/A. — São Paulo, Brasil

Impresso nos Estados Unidos do Brasil
Printed in the United States of Brazil

ÍNDICE

Nota biobibliográfica do autor 13
Advertência 25
Razões dêste livro 27
Colaboradores e auxiliares 33

PRIMEIRA PARTE

ESCÔRÇO HISTÓRICO DO CARRO DE BOIS

Cap. I — A invenção da roda e do carro. A domesticação dos animais e o seu emprêgo na tração de veículos. Origens do carro de bois 43
Cap. II — O carro de bois nas civilizações da Antigüidade Oriental. A sua presença em Creta e na Grécia 53
Cap. III — O carro de bois em Roma e a sua disseminação pelo Império 65
Cap. IV — O carro de bois na Península Ibérica, especialmente em Portugal 71
Cap. V — Área geográfica do carro de bois 95

SEGUNDA PARTE

O CARRO DE BOIS NO BRASIL

Louvor ao carro de bois 101
Cap. I — Introdução do carro de bois no Brasil e as suas primeiras utilidades 103
Cap. II — O carro de bois e os seus serviços ao longo dos séculos XVI, XVII, XVIII e XIX 109
No século XVI 112
No século XVII 113
No século XVIII 116
No século XIX 119
Cap. III — O carro de bois e os seus serviços no século atual. Estatísticas 131
Cap. IV — O carro de bois na cristianização do Brasil 143
Cap. V — O carro de bois nos grandes fatos da nossa História 153
O carro de bois transporta navios de guerra: os lanchões de Garibaldi 153
O carro de bois e a primeira navegação a vapor do rio Araguaia 156
O carro de bois nas guerras do Brasil 158
Na Guerra do Paraguai 160

Cap. VI — Retrospecto das múltiplas funções do carro de bois no desenvolvimento do Brasil 173
Cap. VII — Os concorrentes do carro de bois. Áreas brasileiras em que não são usados 185

TERCEIRA PARTE

O VEÍCULO: SEUS ACESSÓRIOS E O SEU TIPO

Cap. I — Veículos tirados por bois no Brasil: ensaio de classificação ... 199
Cap. II — Descrição dos diferentes tipos de veículos tirados por bois no Brasil: peças componentes e serventias. Madeiras empregadas na sua construção. Dimensões, pêso e preço. Os carros de quatro rodas 211
O carro de bois típico:
a) Descrição: a mesa e o rodeiro 212
b) Madeiras empregadas na sua construção 230
c) Dimensões, pêso e preço 232
O carro de bois moderno ou, como dizem, carro de raios 234
Descrição da mesa e da rodagem 235
A carrêta do Rio Grande do Sul e do sul de Mato Grosso 237
Descrição da mesa e do rodado 238
Madeiras empregadas na construção das carrêtas rio-grandenses 241
Dimensões, pêso e preço 242
A carretilha 246
Partes componentes da carrêta 247
Madeiras usadas na carrêta 251
Tipos de carrêta 251
Cangas e jugos 252
Ligeira notícia a respeito de outros tipos de carros de bois 255
O carretão 255
O carritelo ou carritela 255
A carroça de bois 256
O carroção 257
O carro tipo "A Roda Franca" 257
Os carros de quatro rodas 259
"O Carro de Bois Moderno" 262
Cap. III — Equipamento dos carros de bois: aparelhos de madeira, de couro ou fibras e de ferro 265
Peças de madeira 265
Canga 265
Jugo 268
Canzil 268
Cambão 268
Chavelha 270
Tôrno 271
Cambito 271
Peças de couro 271
Brocha 271
Tamoeiro 271
Passador 272
Tiradeira ou soleira 272
Tiradeira da chavelha 273
Correias de chifres 273

Trava 274
Conjuntas 274
Gargalheira 274
Peças de ferro 275
Correntes, chapas e argolas 275
Cap. IV — Composição do tiro. As juntas de tração: número e nomenclatura 277
Cap. V — Como se jungem os bois no Brasil: o jugo e a canga 289
Cap. VI — Atrelamento das juntas entre si e da boiada ao carro 305
Cap. VII — O canto do carro de bois: suas variedades. Os "untos" ou lubrificantes 311
Como se produz o canto dos carros 314
Variedades do canto dos carros 316
Utilidades do canto dos carros 319
Proibição do canto dos carros nas cidades 327
Os "untos" ou lubrificantes 332
Lubrificação dos carros de eixo fixo ou das carrêtas 335

QUARTA PARTE

O BOI DE CARRO

Cap. I — Introdução. O gado bovino no Brasil, especialmente o de trabalho 339
Cap. II — Qualidades e característicos exigidos no boi de carro. Preço da boiada 349
I — Qualidades e característicos 349
II — Preço da boiada 358
Cap. III — Doma ou amansamento dos bois de carro: processos em uso nas várias regiões do Brasil 361
a) Gangorra, tornilho, jugo-jerê 367
b) Mourão ou palanque 370
c) Colhera ou trela 371
d) Jugo ou canga 375
e) Cambão 375
f) Arrasto de toras de madeira 375
g) Sogueamento 376
Cap. IV — Nos setores da Panteonímia. Os nomes dos bois de carro: sua imposição e ensaio de classificação 379
Primeiro grupo 382
a) Côr da pelagem 382
b) Armação 385
c) Sinais do corpo 385
d) Conformação e beleza 386
Segundo grupo 386
Terceiro grupo 388
Quarto grupo 389
Quinto grupo 389
a) Da flora 389
b) Da fauna 390
c) Do reino mineral 390
Sexto grupo 390
Sétimo grupo 391
Oitavo grupo 391

QUINTA PARTE

TRABALHADORES DO CARRO DE BOIS

Cap. I — Os condutores do carro de bois e os seus auxiliares: carreiros ou carreteiros e guias. Categorias de carreiros 405
O carreiro (poema)

Cap. II — O trabalho dos carreiros e guias: fatôres que influem no seu regime. Remuneração dos serviços 425
I — O trabalho dos carreiros e guias 425
II — Remuneração dos serviços 431

Cap. III — Técnicas da profissão de carreiro 435
Tanger os bois .. 436
Parar o carro ... 440
Subir e descer ladeiras 442
Recuar o carro .. 447
Atravessar pontes ou estivas 447
Impedir as batidas nas cancelas e porteiras 448
Transpor um rio que não dá vau 449
Evitar viradas ou tombos 451
Desatolar o carro 452
Carregar e descarregar o carro 453

Cap. IV — Vozes empregadas pelos carreiros e guias nas diferentes manobras da condução do carro de bois 459
No encangar e atrelar os bois 460
Para acalmar o tiro 460
Para abrir a marcha 461
Para estimular os animais ou fazer-lhes acelerar ou diminuir o passo ... 462
Para a parada da marcha 463
Para desviar de perigos 463
Para fazer recuar o carro 464
Para a direção da marcha 464

Cap. V — Indumentária dos carreiros e guias. Objetos característicos da profissão .. 467
Chicote ... 471
Vara de ferrão .. 472

Cap. VI — Uma página regional do Nordeste 481

SEXTA PARTE

TRANSPORTES

Cap. I — O carro de bois como veículo de transporte essencialmente rural: vantagens e desvantagens. Percurso diário 485

Vantagens

a) Fortaleza, solidez e segurança 488
b) Adaptação a regiões desprovidas de boas estradas . . 488
c) Relativa barateza 490

Desvantagens

a) Morosidade 491
b) Capacidade 492
c) Deterioração das boas estradas 492

Percurso diário

Cap. II — Cargas transportadas pelos carros de bois: comuns e acidentais. Pêso das cargas 495
Material científico 503
Curiosidades naturais 504
Objetos religiosos 505
Máquinas e motores 506
Embarcações de vários tipos 508
Mudanças particulares e públicas 510
Doentes e feridos 511

Cap. III — O carro de bois como veículo empregado no transporte de pessoas: tipos próprios e adaptados a, b, c, d, e 513

ANEXOS

Desenhos, Plantas e Mapas 541

BERNARDINO JOSÉ DE SOUZA

(1884-1949)

Nascido em Sergipe, formado na Bahia, professor da Faculdade de Direito, faleceu no Rio de Janeiro, onde viveu seus últimos quinze anos, quando ocupava o cargo de Ministro do Tribunal de Contas da União.

O exame superficial desta resumida notícia levaria muitos a supor que se trata apenas de um "bacharel em direito", com todos os acréscimos e esmaltes obtidos pela inteligência e pela cultura.

A época em que viveu, o diploma universitário, a cátedra de direito, as passagens pela Assembléia Legislativa da Bahia e pela Secretaria do Interior e Justiça, os seus últimos cargos na Câmara de Reajustamento Econômico e no Tribunal de Contas, seriam elementos para a composição da carreira de um dos nossos clássicos "bacharéis". Daqueles que, oriundos da aristocracia agrária, se distanciam das origens numa integração absoluta na sociedade burguesa das principais cidades do país. Entretanto, ninguém foi nesse sentido menos "bacharel" do que o autor dêste livro. Não se confundam títulos e cargos de Bernardino de Souza com os pendores do seu espírito, aos quais em tôda sua obra escrita, em tôdas as passagens de sua vida, foi de rigorosa fidelidade.

Nascido em Engenho, de família tradicionalmente ligada à terra, não perdeu nunca o sentido da vida rural; a paixão pelos seus encantos, que constituíram estímulo e inspiração de numerosos estudos seus.

Sendo um professor de direito, diretor de sua Faculdade, seu grande benemérito, não foi a ciência jurídica que o enlevou. Ensinando Direito Internacional Público, por vêzes interinamente, na cátedra de Direito Constitucional e Administrativo, com os rigores e exatidão que punha em tudo, era sempre o historiador que falava.

Não o seduziam os meandros da doutrina, nem os desconchavos da prática forense. Severo e honesto em tôdas as suas atividades, conhecia profundamente tudo o que ensinava. Suas lições de direito, geografia e história eram de clareza e correção exemplares.

Sua paixão, entretanto, aquilo que constituiu sua razão de ser, era a terra e a gente do Brasil.

Os estudos brasileiros tiveram de Bernardino de Souza uma contribuição rara, sobretudo se considerarmos que êle foi também homem de ação. Não poderia viver confinado exclusivamente nos trabalhos intelectuais alguém dotado de tanta energia, de vontade tão decidida para execução dos seus ideais. Êle que não foi só homem de idéias, mas sobretudo de ideais.

Muito jovem ainda, iniciou campanha pela carta geográfica da Bahia. Devotado ao Instituto Histórico e Geográfico da Bahia promoveu a construção, no bairro da Lapinha, de um pavilhão onde hoje se conservam ainda as figuras lendárias das pugnas da independência em 1823. Dessa primeira experiência vieram-lhe fôrças para as maiores realizações materiais: os edifícios do Instituto Histórico e da Faculdade de Direito, entidades sem patrimônio e que êle, quase só, conseguiu enriquecer, dotando-os, com subscrições públicas, dos prédios magníficos em que estão instalados. Foram dois movimentos que em 1923 e 1932 consagraram um Bernardino de Souza homem de ação benemérita; capaz de vencer as resistências do meio, a incompreensão de muitos, tangenciando até pela difamação. Não foram simples trabalhos de organização e direção. Bernardino de Souza, acompanhado de sua família, percorreu o interior da Bahia angariando donativos. A senhora e as filhas, em números de arte, êle e os universitários que o acompanhavam, em discursos e recitativos, compunham espetáculos cuja renda revertia em benefício daqueles empreendimentos.

A "Casa da Bahia" e a Faculdade de Direito são obras definitivas que, ainda hoje, trinta e vinte anos decorridos de suas inaugurações, constituem dos maiores e mais belos edifícios da velha capital.

Traçando o panegírico de Bernardino de Souza, disse o Desembargador Adalício Nogueira: "A "Casa da Bahia" é a sua estátua viva, a personificação da sua vontade e da sua fôrça, a cristalização da sua energia miraculosa".

Um homem que realizou obras materiais dêsse porte, com essa energia física e moral, o admirável é que tenha tido a contensão e recolhimento necessários, aos profundos estudos que por igual executou.

Os seus trabalhos, como já foi dito, refletem todos o gôsto e o amor pela terra. De Geografia e História do Brasil são os seus diversos estudos publicados em volume. Teses aos Congressos Brasileiros de Geografia são *Limites do Brasil* (Bahia, 1911).

A Ciência Geográfica, seus conceitos e suas divisões (Bahia, 1913); trabalhos geográficos são ainda a *Corografia de Piauí* (Parnaíba – 1913); *Por Mares e Terras* (Bahia, 1913) e muito de geografia contém o *Elogio do Barão do Rio Branco* (Bahia, 1912) pronunciado em sessão solene do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia.



O autor em frente às peças que lhe serviram para estudo.

Da tese que apresentou ao 1.º Congresso Brasileiro de Geografia: *Nomenclatura Geográfica Peculiar ao Brasil* (1.ª edição, Bahia, 1910, 2.ª edição, Bahia, 1912) originou-se um de seus livros mais notáveis. Em terceira edição, chamou-se *Onomástica Geral da Geografia Brasileira* (Bahia, 1927). Ao escrever-lhe o prefácio, disse Afrânio Peixoto: "podendo dar-se ao luxo de um novo nome, como os heróis que os títulos nobiliárquicos transfiguram", em novo prefácio à 4.ª edição propõe o título definitivo *Dicionário da Terra e da Gente do Brasil* (São Paulo, 1939).

É ainda Afrânio quem melhor define o livro: "Neste, de geografia, vai uma grande história. De geografia sim, com efeito, mas no seu mais amplo sentido, desde a expressão física até a aplicação humana."

Bernardino de Souza foi realmente, antes de tudo, um geógrafo.

Nêle os estudos de história eram continuação e aprofundamento da ciência da terra.

Apaixonado, desde cedo, pela geografia, participou com brilho excepcional de todos os Congressos Nacionais da especialidade.

Ao primeiro Congresso, reunido em 1909 no Rio de Janeiro, apresentou uma memória em que definia sua orientação na disciplina: "A remodelação do Ensino da Geografia é uma necessidade inadiável, tendo como base a criação de uma cadeira de Geografia Física." Nesse, como em outros trabalhos, não se conformava com o estudo meramente descritivo, demonstrando a necessidade de que a Geografia fôsse algo de vivo, de humano, preconizando a chamada "Geografia militante", integrada nas ciências sociais. Era a sua maneira de racionalizar o profundo amor à terra e à nossa terra. Sua posição como estudioso completava as exaltações de um patriotismo nêle tão orgânico e insopitável, que, não raro, chegava à aspereza.

Daí, sua frase definidora: "O conhecimento exato da nossa pátria é dever ditado pelo elevado sentimento de patriotismo."

O último movimento de que participou, com a intensidade de sempre, foi o da Comissão Organizadora Central do IX Congresso Brasileiro de Geografia, por êle presidida, e que se realizou em Florianópolis em 1940. Nos dois anos anteriores e nos dois posteriores, ao organizar os respectivos anais, sua atividade relembrava as famosas campanhas da Bahia.

Sem instalação própria, sem auxiliares, desamparado e só, era de vê-lo quase diàriamente nas filas do Banco do Brasil recebendo contribuições, nas do Correio Geral, expedindo correspondência, na Imprensa Nacional buscando e revendo provas. E naqueles anos terríveis da Guerra Mundial, sem as facilidades do automóvel, fazia tudo isso a pé, com dores nas pernas, primeiros sinais da moléstia que o vitimou, andando lentamente, mas sem pedir auxílio a ninguém.

E naqueles mesmos dias, sua previsão sôbre o desfecho do conflito, ainda era de geógrafo. Conhecia e analisava tão bem os recursos humanos, distribuídos pelo universo, que, naquele aziago junho de 1940, vaticinara com absoluta segurança a derrota do nazismo.

Em tôrno do seu rádio, a uns raros amigos desolados com a queda da França, supondo que seria o fim da liberdade no mundo, Bernardino de Souza esclarecia e estimulava. "Ainda teremos muitas derrotas, durante 2 ou 3 anos, mas a vitória final é certa. Os Estados Unidos não demorarão em entrar na guerra, a mobilização mundial virá em seguida, e o esmagamento das potências totalitárias será completo." Lembro-me da esquisita sensação de sonho que estas palavras nos provocaram.

Aquêle homem nunca saíra do Brasil, não participava da política nacional e muito menos da internacional, mas conhecia o mundo sem sair do seu gabinete.

E era o geógrafo completo, que balanceava os recursos naturais, a psicologia dos povos, as reações de cada um, numa antevisão de resultados que hoje podemos classificar de assombrosa. A resistência da Inglaterra, a invasão da África, e do continente europeu, os combates finais, tudo isso Bernardino de Souza previu em 1940, em aulas de Geografia que foram as mais soberbas de quantas dêle ouviram aquêles que nunca deixaram de ser seus discípulos. Pena é que as proferisse em família. Se as tivesse escrito e publicado, na época, teriam granjeado merecida admiração.

Passando a seus livros de história, veremos que, na essência, são trabalhos de geógrafo.

O elogio do Barão do Rio Branco (Bahia, 1912) e *O Pau-Brasil na História Nacional* (São Paulo, 1939) contam-se nesse número. O elogio de Rio Branco é de geógrafo para geógrafo: contém exame minucioso da espantosa erudição de Paranhos demonstrada nas questões de limites.

O volume sôbre o "Pau-Brasil" é um admirável estudo de Geografia Humana, com tôda a influência econômica e social do espécime da nossa flora que batizou o país.

É um rigoroso trabalho de pesquisa, suficiente para modificar o conceito, até então firmado, de que o ciclo econômico do pau-brasil estêve circunscrito ao século XVI. A documentação revelada demonstra que tal ciclo veio até o último quartel do século XIX, independente do desenvolvimento das plantações de cana e da fabricação do açúcar.

Oliveira Viana apreciou o trabalho quando apresentado ao Terceiro Congresso de História Nacional, afirmando: "deve ser considerado como um perfeito modêlo no gênero. Não se podia versar o assunto, aliás extremamente especializado e aparentemente árido, com maior largueza de visão histórica, nem maior profundeza e riqueza de erudição".

As pesquisas em material ainda inexplorado, a reunião de elementos dispersos na história, na geografia, no folclore, constituíram, no estudo sôbre o pau-brasil, experiência e sugestão para o trabalho sôbre o carro de bois.

Pouco depois de publicado em livro a tese que apresentara ao III Congresso de História Nacional, começou Bernardino de Souza

a pensar na investigação sôbre o carro de bois. A colheita do material existente em sua própria biblioteca, as conversas e trocas de idéias com os íntimos, as primeiras cartas para o interior, foram o prelúdio do grande, do extraordinário esfôrço de que resultou esta obra monumental.

Concluída em 1942 a publicação dos anais do IX Congresso de Geografia, lançou-se Bernardino de Souza ao seu último e maior trabalho. Embora a saúde fraquejasse, o espírito era o mesmo e o entusiasmo, a alegria de uma grande tarefa a vencer iguais a quando iniciou as campanhas do Instituto Histórico e da Faculdade de Direito, a quando recebeu os encargos do Reajustamento Econômico.

A enciclopédia do "Carro de Bois", — é para ser assim denominado êste livro — não poderia ser reunida por um homem exclusivamente de pensamento. O corajoso plano, a execução enérgica e quase fulminante, exigiram de Bernardino de Souza tôdas as reservas de homem de ação privilegiado para concluir com as argutas qualidades do sociólogo, do historiador, do geógrafo, do folclorista. Onde teria ido buscar inspiração e estímulo para tão grande e continuado esfôrço?

Sobretudo se atentarmos para o assunto, aparentemente insignificante e árido?

A explicação temos que buscar nas origens do homem, aquelas que êle manteve íntegras na sua personalidade, na sua sensibilidade.

A saudade do Engenho "Murta" que se lhe não apagou da memória, mas antes adquiriu acentos de maior nitidez nos últimos anos de sua vida, correspondentes à decadência orgânica, a advertir a proximidade do fim, aquela saudade criou em Bernardino de Souza a idéia e a fôrça necessárias à elaboração dêste livro.

Em suas reminiscências infantis, que êle tão encantado transmitia aos amigos, há um episódio que pode explicar a escolha do tema, e enchê-lo de poesia e colorido.

Bernardino era filho de Otávio de Souza Leite, típico representante da aristocracia rural do Império. Severo, levando a extremos as questões de honra e de cumprimento do dever, acompanhara o filho, então aos 12 anos, à Capital baiana, para interná-lo no Colégio Carneiro Ribeiro, dirigido pelo grande filólogo.

Bernardino contaria, em página vivíssima, o espanto que lhe causou a velha metrópole nos começos da República: o desembarque na estação da Calçada durante a noite, as luzes e o casario da cidade alta.

O menino do engenho não se sentiria bem nos rigores do internato, um vetusto casarão da Soledade. Ao voltar, de férias, confidenciou, à mãe, que não queria mais estudar.

Ouvindo a grave notícia, Dona Filomena não tardou em transmiti-la ao marido. Ela que tanto receava as severidades do pai para com os filhos, ficou surprêsa da nenhuma reação dêle.

Na madrugada seguinte, Bernardino era acordado pelo velho carreiro da fazenda: "Ioiô Bernardino, o Coronel Otávio manda dizer que vosmicê é que vai tanger hoje os bois do carro". Alegre, contente da nova incumbência, o meninote foi, aos saltos, para a inesperada e gostosa faina. À frente dos bois, com a vara ao ombro, os pés descalços, cumpriu, feliz, as ordens do carreiro, que ia cômodamente sentado na mesa do carro.

Todavia, a caminhada foi longa, tanto que, ao chegarem aos canaviais, já se manifestavam sinais de fadiga no pequeno trabalhador. Os picos de cana entravam-lhe pelos pés. O rosto já sofrera vários lanhos. Procurou defender-se, sentar-se no carro, mas as instruções dadas ao carreiro já previam tudo isso: "Coronel Otávio disse que Ioiô tem de fazer como os filhos dos carreiros do engenho". E não parava e não aliviava, em nada, os rigores do trabalho. O almôço foi na lata do carreiro: uns fios de carne-sêca e um punhado de farinha grossa.

Bernardino só chegou a casa ao entardecer, e com os pés inchados, o rosto marcado, queimado de sol, cansado, derreado, num evidente contraste com a ingênua alegria com que partira pela manhã. Acresce que, ao despedir-se do carreiro, tivera a notícia de que no dia seguinte continuariam, no mesmo horário, nas mesmas condições. Apelou para que a bondade e doçura da mãe obtivessem dispensa de tão duras provas. A fadiga e os maus tratos no filho provocam lágrimas da pobre mãe que com elas procurou abrandar as ordens do marido, implorando fôsse pelo menos suspensa a áspera tarefa. O Coronel Otávio em nada alterou o seu plano. Bernardino teria de continuar a candear os bois, a não ser que resolvesse voltar ao internato.

Ciente da alternativa em que estava, o rapaz não vacilou. Voltaria para o colégio, ao fim das férias, contanto que não mais se repetisse a experiência do carro de bois.

O episódio gravou-se-lhe na memória, e, ao narrá-lo, tantos anos depois, era de vê-lo com os olhos rasos d'água, evocando a rígida inteireza do pai, os afagos compensadores da mãe, a fidelidade do carreiro, compenetrado de estar, também êle, dando ensino ao senhor môço.

As emoções daquele dia — alegres no comêço, sombrias no meio, dramáticas no fim da jornada — fixadas numa saudade imorredoura, constituíram germe do estudo de profundidade a que se atirou o menino do engenho "Murta", meio século depois.

Foi com um sentimento de alegria pelo reencontro com as coisas de seu passado, que Bernardino de Souza planejou e executou a pesquisa sôbre o carro de bois. As primeiras cartas, contendo interrogações, eram endereçadas aos íntimos, à gente nunca esquecida da "Murta", do "Rio Azul", das vilas e cidades próximas: de Itapicuru, de Esplanada, do Rio Real. As respostas iam sugerindo novas perguntas. A correspondência foi crescendo, incluindo amigos e conhe-

cidos do interior de Minas, de São Paulo, do Estado do Rio, relações conquistadas nos dias afanosos do Reajustamento Econômico.

Começou a receber as primeiras miniaturas de carros, de peças isoladas, de grande interêsse para os esclarecimentos desejados.

Dêsse início de colheita de material, veio a idéia de imprimir um questionário e distribuí-lo por todo o País, entre pessoas experientes de nossa vida agrária.

Os quesitos foram estudados e reestudados. O projeto criou corpo e, ao fim, cogitou-se de imprimir o questionário, reservado nas páginas o espaço para as respostas.

Bernardino, como em tudo que fazia, apurou a parte material do folheto, não faltando sequer uma bela gravura alusiva para ilustração da capa.

Tudo foi realizado em tempo "record" e não tardou o início das remessas para o interior.

As primeiras respostas eram um encanto para o pesquisador infatigável, que logo estabeleceu os critérios de aproveitamento do material recolhido.

E as gravuras e fotografias para ilustração foram sendo recolhidas, com o inestimável auxílio do Prof. Teodoro Augusto Werner, residente em São Paulo. Inicialmente, por correspondência, e, depois, em contactos no Rio e na capital paulista, os dois lançaram-se à cata de documentação. Em livros, em revistas, nos arquivos, nas bibliotecas, foram sendo desenterradas ilustrações para o livro. De dezenas foram a centenas e ultrapassaram o milhar.

Trabalhou febrilmente durante quatro anos. Concluída a tarefa, vieram as desilusões quanto à publicação imediata. Editôras, instituições, órgãos de cultura, revezavam-se no interêsse pelo livro, esbarrando logo ante as dificuldades. Sua natureza e sua extensão foram entraves irremovíveis a uma pronta impressão da obra.

E tudo isso coincidia, agravando, com o declínio final da saúde de Bernardino de Souza. O ano de 1948 foi todo de sofrimentos físicos e morais. Seu último pensamento, na tarde de 11 de janeiro de 1949, momentos antes de falecer, é para o livro inédito.

Recomendou ao filho, num derradeiro esfôrço de palavra: "Estão no Tribunal de Contas os originais do "Carro de Bois". Aquilo vale alguma coisa".

Por tudo isso é possível avaliar o grande serviço que a Companhia Editora Nacional, ao ensejo das comemorações de seu trigésimo ano de atividades editoriais, presta com a publicação dêste livro, merecendo pois a gratidão dos que estimaram em vida Bernardino José de Souza e de todos os que amam a cultura, hoje e sempre.

PERICLES MADUREIRA DE PINHO
Diretor Executivo do Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais

Êste Livro foi elaborado com o pensamento nas duras e penosas lidas dos agricultores do Brasil, em cujas fileiras se inscrevem, ao meu alcance, todos os meus antepassados.

Por isso mesmo o ofereço e consagro a todos os lavradores do país, ricos e pobres, proprietários e jornaleiros: quero apenas significar-lhes a veneração que tributo a quantos, poder a poder, desde os albores da Pátria, a têm desbravado, semeado e regado de suor, permitindo-lhe o crescimento modesto e sóbrio, mas seguro e honesto, através de quatrocentos anos de jornada ao sol da civilização.

Bernardino José de Souza

"A Agricultura é a mais sã, a mais útil e a mais nobre ocupação do homem."

George Washington

"A Agricultura é a velha e robusta mãe dos povos: só um povo que lhe quer, e a quer, e a serve com desenganada preferência, só êsse é rico; rico sem fausto, mas rico sem receios de empobrecer."

Antônio Feliciano de Castilho

ADVERTÊNCIA

"Desde que o homem começou a prender-se à terra, e a pedir-lhe alguma coisa mais do que ela espontâneamente lhe dava, surge o carro de bois."

Luís Chaves (*Catálogo da Exposição de Arte Popular Portuguêsa* — Pág. 28, 1936).

"Maravilhoso instrumento de transporte."

Jean Brunhes (*La Geographie Humaine* — Ed. 1910 — Pág. 291).

"O carro de bois foi o primeiro veículo de transporte que o Brasil possuiu: continua em pleno serviço."

Câmara Cascudo (Ed. do *Jornal do Commercio* de 23-3-1941).

"Não conheço veículo mais engenhoso, mais resistente e mais perfeito na sua finalidade. Falo com conhecimento de causa, porque fui carreiro e sou viajado."

Brasílio de Araújo Cintra, fazendeiro paulista, aos 80 anos de idade.

I

Razões dêste Livro

Por que um Livro a respeito de tão rústico e modesto veículo?

Por que uma como que biografia de tão comum e primitivo instrumento de trabalho?

Que motivos me levaram a estudar o carro de bois no Brasil, descrevendo-o em todos os aspectos materiais e animados, esquadrinhando-lhe as origens, os característicos, os acessórios, as modificações, a utilidade, os serviços que tem prestado ao domínio e à riqueza da nossa Pátria?

Talvez que o elucidem mais de âmago d'alma as linhas de uma carta que minha filha Maria Berenice escreveu, em 11 de junho de 1943, a um seu amigo da Bahia. Assim dizia a fiel testemunha de meus esforços pelo fazer o mais certo e o melhor que podia:

> "O seu mestre anda atarefado com o livro a respeito do carro de bois. Dias há em que mal o vejo. Absorvido nos seus capítulos, pesquisando quanta coisa interessante existe, escrevendo ou respondendo cartas, esboçando novos trechos, vive na tarefa abnegada de buscar, na passada dos séculos, o humilde carro de bois e com êle percorrer as etapas por que atravessou o Brasil. Acompanha-o passo a passo, revivendo lendas, usos, costumes, descrevendo-lhe os contornos, elevando-o ao nível das nossas lembranças mais queridas. Nada mais, nada menos do que a vontade de voltar. O meu velho engana, dêsse modo, a sua nostalgia, a saudade de sua meninice, transportando para o papel, hora por hora, instante a instante, o velho carro típico de seu sertão longínquo. E ao descrevê-lo através do tempo, erguem-se em seu coração recordações inapagáveis, indissolùvelmente ligadas à paisagem sertaneja. Nelas se refugia, numa ânsia incontida de tudo anular, num esfôrço sôbre-humano de fazer ressurgir, novamente, com intensidade, nessa quadra da vida, a sua infância, agora tão recuada e distante."

Em verdade, assim o é.

Muitos compreenderão que, volvidos quarenta anos de ausência do sertão, na quadra declinante da vida, quando tão doces se tornam as recordações da juventude, não seria demais que ouvisse a voz da terra de nascença, convidando-me por dizê-lo, quando mais não seja, a lhe relembrar alguma coisa de sua variegada paisagem. De minha parte lhe devia, com o primeiro leite que me nutriu, as marcas mais indeléveis do meu caráter.

Mas por que entre tantos matizes, inéditos e desconhecidos da vida rural brasileira, escolhi para tema de meu preito o velho carro?

Nada mais nada menos do que um grande exemplo.

Aos 12 de outubro de 1934, inaugurou-se no Parque Battle y Ordóñez, da bela cidade de Montevidéu, um dos mais imponentes monumentos de tôda a América — "La Carreta"[1]: grandioso e expressivo grupo escultório de bronze que reproduz a carrêta de bois do Uruguai; soberba e impressionante evocação do primeiro veículo que rodou nas terras da Cisplatina e que tanto ajudou as gerações que se sucederam a dominar a natureza e assentar os fundamentos do atual progresso da próspera República[2].

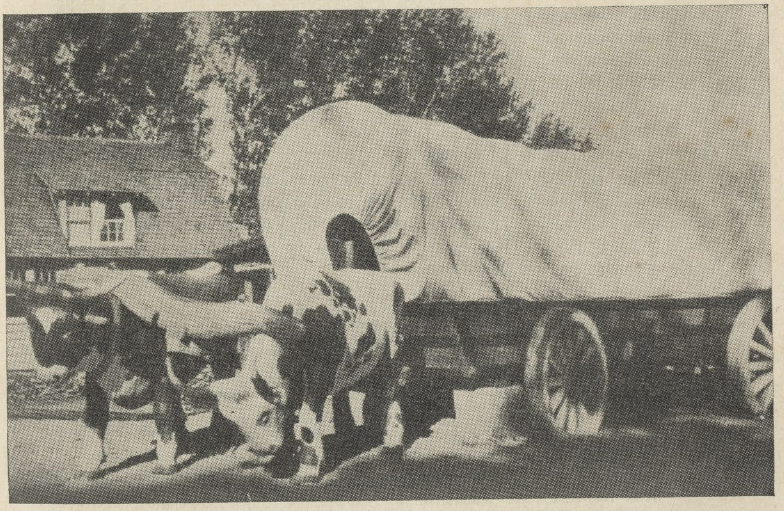
(1) "La Carreta" é trabalho do festejado escultor uruguaio JOSÉ BELLONI. Para que se estime a sua grandiosidade, basta dizer que o monumento mede 20 metros de extensão por 4,50 de altura, com o pêso total de 20 000 quilos.

(2) No curso de meus estudos a respeito dêste assunto tive notícia de uma construção um tanto similar à "La Carreta" de Montevidéu em terras dos Estados Unidos da América do Norte. Se lhe não foi idéia predominante a ereção de um monumento histórico que recordasse às gerações sucessivas os préstimos da carrêta de bois não há dúvida de que encerra algo de evocação. Trata-se de uma carrêta construída na cidade de Kearney, condado de Búfalo, no Estado de Nebraska, a meio caminho entre Boston e São Francisco. Relembra o período da história americana em que os ousados pioneiros de 1849 atravessaram em carrêtas de bois as terras do "Oeste" em procura das minas de ouro da Califórnia ou para fundar estabelecimentos nas terras dos índios. A propósito, por intermédio do Dr. ALFEU DOMINGUES, nosso adido agrícola à Embaixada Brasileira em Washington, conseguimos a sua descrição pelo próprio idealizador, o pastor protestante LYMAN W. SHAW, em carta de janeiro de 1945. Ei-la na íntegra:

> "Recebi a carta em que me pede informações a respeito de nossa "carrêta toldada", a qual passo a responder.
>
> A idéia de construir esta nova atração foi a de chamar a atenção dos motoristas, permitindo-nos assegurar um meio de vida independente, vendendo a preços razoáveis lembranças típicas do "Oeste" dêste país.
>
> De vez que os primeiros pioneiros atravessaram os vastos campos em carrêtas de bois toldadas, pensei reproduzir, em grande tamanho, êsse veículo.
>
> Todo o plano foi fazê-lo tanto quanto possível aproximado do que era comum naqueles tempos e ao mesmo tempo alcançar os fins em vista. Tudo muito simples.
>
> Os bois foram feitos de um esqueleto de aço, coberto, sob a direção de um escultor, de gêsso, ao qual se adicionou uma camada de cimento para protegê-lo e garantir a sua durabilidade. O escultor foi contrário à idéia de pintar o seu trabalho, dizendo que não se pintava uma escultura: mas, pintados como foram, parecem tão naturais que muitos turistas param diante dêles com os cachorros que latem para os animais, como se fôssem vivos, tornando-se isso um divertimento. A fim de fazer a carrêta parecer natural, pensei ser necessário toldá-la com lona, mas para tanto foi preciso colocar uma forte armação debaixo da tolda. Com ripas de madeira a construí, estendendo sôbre ela a lona, dando-lhe o caimento natural. O estrado da carrêta foi construído sôbre pilares, de modo que as rodas não suportassem qualquer pêso.
>
> Como se sabe, ao turista, que passa na estrada com certa velocidade, tudo parece pequeno, até mesmo as letras de um grande anúncio: sòmente os grandes objetos atraem a atenção.
>
> Não se vê do caminho a claraboia colocada na parte mais alta da tolda, o que foi feito propositadamente para deixar tão só passar a luz para dentro da carrêta. Há também uma abertura na frente, logo atrás dos bois, e outra na parte traseira, servindo esta para a entrada dos turistas no seu interior.
>
> Dentro cabem sentadas dezesseis pessoas e como temos uma cozinha adjacente, também oculta a quem passa na estrada, para tornar tudo o mais natural possível, aí servimos aos turistas sorvetes, comidas leves e refrescos. Naturalmente temos



Carrêta de Montevidéu (Uruguai).



Carrêta toldada Kearney (Nebraska, Estados Unidos).

Penetrei-lhe sem custo o alto sentido cívico e educativo.

Se os uruguaios, de área tão pequena, lhe reconheceram os serviços relevantes, imortalizando-o no bronze monumental, que diremos nós brasileiros dêsse mesmo veículo que mobilizou, exclusivo e único, por mais de dois séculos, todos os transportes nas imensas distâncias de um território vastíssimo?

Era natural que me impressionasse o paralelo. As minhas origens, o meu indefectível sertanejismo, e o estudo diuturno da nossa história, tão do meu aprazimento, fizeram-me ver claro que, entre as "grandes armas do brasileiro em contato com a terra", surgiu *ab initio* o carro de bois, acompanhando-nos prestadio e quase insubstituível no decurso dos tempos.

Daí a idéia de lhe relembrar num livro a fieira de benefícios que nos prestou de 1500 a 1945, fixando-o sob todos os prismas em nossa evolução, de jeito que se não apague jamais da memória das gerações de amanhã. Se do próprio homem se obliteram, na passada dos dias, os trabalhos e virtudes, que dizer dos objetos, sobretudo quando êstes cedem passo a outros muitas vêzes mais apropriados, mais cômodos, mais atuais.

Comecei então a estudá-lo e a revê-lo desde o alvorecer da nossa formação, transfigurado num seguro e permanente explorador dos sertões brasileiros, qual "maravilhoso instrumento" de que se valeu o homem para a conquista dos nossos chãos e para a sua exploração e granjeio. Tardo, rude, mas inseparável companheiro do lavrador brasileiro na faina benemérita das sementeiras e das colheitas, não raro o surpreendemos servindo na construção de cidades e de vilas, de igrejas e de estabelecimentos rurais, na instalação e desenvolvimento das primeiras indústrias, na prática do comércio interior, na aproximação dos núcleos sociais e no entrelaçamento dos povos.

Crescia com os dias de pesquisa e estudo o meu respeito e o meu amor ao velho pioneiro.

Andei bastante tempo a delinear o trabalho: não me poupei diligências e devoção para obter em todo o país os elementos indispensáveis. Cartas, perguntas, consultas, viagens, questionários, avulsos e por fim um "Inquérito" impresso que distribuí pelo Brasil entre estudiosos e fazendeiros.

grande quantidade de lembranças do "Oeste" que todo o turista deseja levar para casa. É preciso acrescentar que os visitantes gostam de tirar fotografias e para satisfazê-los temos várias peças como sejam grandes chapéus de vaqueiros, bigodes compridos e cabeleiras com que se fantasiam. E assim, sobraçando a espingarda dos velhos tempos, postam-se na frente da carrêta, obtendo geralmente fotografias que os distraem e servem de propaganda do nosso rincão.

Não sei se semelhante plano podia ser levado a efeito no Brasil. Se uma pessoa procura coisas típicas do país é porque as estima: lendo a história do passado, ao perceber que as suas marcas vão desaparecendo, tem o desejo de fazê-las reviver. Eis a razão por que tôda a gente aprecia a evocação destas coisas.

Os bois têm as seguintes dimensões: 13½ pés de comprimento por 7½ de altura, medindo a carrêta 10 por 20.

Creio haver dado as informações necessárias. Se não o fiz, pode escrever-me. Junto lhe envio três fotografias."

Em verdade os americanos são um povo diferente!

E três anos se foram na colheita e na joeira; consegui um milagre e um tesouro. Reuni cêrca de 300 longas informações, duas mil fotografias, numerosos desenhos, alguns mapas, miniaturas de carros de todos os quadrantes, acessórios, objetos de todo o gênero que formam um pequeno, mas precioso museu do carro de bois.

Foi sôbre os alicerces dêste material que escrevi êste Livro que, se tem deficiências, devem ser levadas à conta da natural inópia do autor e nunca por nunca à sua falta de diligência e do desejo de acertar: a vastidão do país e os duros tempos que vivemos justificarão que farte a omissão de algumas miudezas.

Além da dedicação e da sinceridade com que escrevi, teve como estímulo permanente o amor e a veneração que voto às coisas do Brasil, da sua natureza encantadora, aos velhos e bons costumes de sua gente, e mais ainda às rijas virtudes de seus homens de trabalho.

Como quer que seja aí está o Livro que, num esfôrço de recuperação histórica e também moral, fixa o carro de bois no cenário do trabalho brasileiro desde os primeiros dias.

*
* *

Enquanto isso, êle continuará servindo, a compasso, pelos tempos adiante, cantando dolentemente nos caminhos do sertão.

II

Colaboradores e auxiliares

Mandamento de justiça — "virtude moral que inspira o respeito dos direitos de outrem e que faz dar a cada um o que lhe pertence", imperativo de gratidão — "reconhecimento do benefício recebido", singelas definições de CALDAS AULETE, eis os artigos justificativos da longa enumeração de pessoas que me auxiliaram na composição dêste Livro.

Sem a cooperação de uns e as informações de outros não me teria sido possível elaborar o trabalho que apresento: intelectuais e pesquisadores, agricultores e fazendeiros de todos os quadrantes do Brasil enviaram-me as suas sugestões, os seus avisos, os ensinamentos de sua experiência e do trato diuturno com a nossa vida rural.

Honro-me em assinalar os seus nomes. O registro é feito na ordem alfabética: a boa vontade de todos nivela-os no prestígio do meu profundo agradecimento.

Abelardo Andrea dos Santos (Dr.) — Rio de Janeiro. D. F.
Abel Cavalcanti (Dr.) — Paraíba
Adalberto Garcia Leal — Guaíra — São Paulo
Adelino Borges de Araújo — Uberaba — Minas Gerais
Adelino Roque de Sousa — Goiânia — Goiás
Ademar de Meneses Vidal (Dr.) — João Pessoa — Paraíba
Afonso Costa — Rio de Janeiro — D. F.
Afonso de E. Taunay (Dr.) — São Paulo — São Paulo
Afrânio Peixoto (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Agnelo da Cruz Prates — Cajobi — São Paulo.
Albertino G. Moreira (Dr.) — Santos — São Paulo
Alberto Ribeiro Lamego (Dr.) — Campos — Rio de Janeiro
Alencar Pôrto (Cel.) — Passos — Minas Gerais
Alfeu Domingues (Dr.) — New York — Estados Unidos
Alfredo Pirajá Weyer (Dr.) — Rio Grande do Sul
Alfredo F. D'Oliveira — Itabera — São Paulo
Alfredo Jacobina (Cel.) — Barreiras — Bahia
Alfredo Silva — Biguaçu — Santa Catarina
Aloísio de Carvalho Filho (Dr.) — Bahia
Altamiro Lôbo Guimarães (Dr.) — Florianópolis — Santa Catarina

Álvaro Alberto (Comd.) — Rio de Janeiro — D. F.
Álvaro do Amorim Machado (Cel.) — Araruama — Rio de Janeiro
Álvaro Ferreira — Teresina — Piauí
Américo de Oliveira (Cel.) — Papari — Rio Grande do Norte
Américo Pacheco Pereira (Dr.) — Santo Amaro — Bahia
Ananias Arruda (Cel.) — Baturité — Ceará
André Pereira da Silva — Santo Amaro — Bahia
André Teixeira Pinto — Monte Aprazível — São Paulo
Ângelo Cosentino — Pirambóia — São Paulo
Aniceto de Barros — Ponte Nova — Minas Gerais
Anísio Jobim (Dr.) — Manaus — Amazonas
Antônio Alves de Araújo (Dr.) — Amaraji — Pernambuco
Antônio Antídio de Azevedo — Jardim do Seridó — Rio Grande do Norte
Antônio Augusto Borges de Medeiros (Dr.) — Cachoeira do Sul — Rio Grande do Sul
Antônio Batista Ribas (Dr.) — Curitiba — Paraná
Antônio Ferreira da Fonseca — Itaperuna — Rio de Janeiro
Antônio Leão Viana — Aquidabã — Sergipe
Antônio Odon Pais Barreto — Rio Formoso — Pernambuco
Antônio Raimundo de Oliveira — Jundiaí — São Paulo
Antônio Risério Leite (Acad.) — Brumado — Bahia
Antônio Silva — Tubarão — Santa Catarina
Antônio Simões Cantera (Dr.) — Bajé — Rio Grande do Sul
Antônio Villaca (Cel.) — Guarapuava — Paraná
Aral Moreira (Dr.) — Ponta-Porã — Mato Grosso
Ari Martins — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
Arlindo Custódio Leite — Pereira Barreto — São Paulo
Armando Martins Vieira (Cel.) — Belo Horizonte — Minas Gerais
Artur César Ferreira Reis (Dr.) — Belém — Pará
Artur Neiva (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Ascenso Ferreira — Recife — Pernambuco
Atílio de Almeida Barbosa (Dr.) — Campo Largo — Paraná
Aurélio M. Barreto — Siriri — Sergipe
A. Gomide Ribeiro dos Santos — Santos — São Paulo
A. Tavares de Almeida (Dr.) — Lisboa — Portugal
Auton Aragão (Cel.) — Ipu — Ceará
Beatriz Alves Rêgo (D.) — Arraias — Goiás
Belarmino del Nero — Piraçununga — São Paulo
Belchior de Godói (Cel.) — Araguari — Minas Gerais
Belisário Rodrigues da Cunha (Cel.) — Araguari — Minas Gerais
Benedito Marcondes — Guararema — São Paulo
Benedito Profeta — Almenara — Minas Gerais
Benedito Quintino dos Santos (Dr.) — Belo Horizonte — Minas Gerais
Benedito Rocha — Corumbá de Goiás — Goiás
Benjamim Alves de Carvalho (Dr.) — Aracaju — Sergipe
Bento Alvino Dantas de Carvalho (Dr.) — Rio Real — Bahia
Bento de Abreu Sampaio Vidal (Dr.) — São Paulo — São Paulo
Bernardo de Oliveira (Major) — Rio de Janeiro — D. F.
Boanerges Pereira de Medeiros (Cel.) — São Joaquim — Santa Catarina
Bráulio Barbosa (Dr.) — Cambará — Paraná
Buenaventura Caviglia Hijo (Dr.) — Montevidéu — Uruguai
Cândido Simões Canela — Montes Claros — Minas Gerais
Carivaldo Castanheira — Paulo de Faria — São Paulo
Carlos Martins Costa (Dr.) — Campo Grande — Mato Grosso
Carlos M. Cantu (Dr.) — Montevidéu — Uruguai
Carlos Pedrosa (C. N. G.) — Rio de Janeiro — D. F.
Carlos Süssekind de Mendonça (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Carlos Suzini Brundo — Santa Vitória do Palmar — Rio Grande do Sul
Carlos Xavier Pais Barreto (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Carmelindo Barretti — Sarapuí — São Paulo

Castro Gonçalves (Dr.) — Americana — São Paulo
Célio Meira (Dr.) — Recife — Pernambuco
Celso Mariz (Dr.) — João Pessoa — Paraíba
Celso Martins Schoröder — São Gabriel — Rio Grande do Sul
Cesário da Silva Pereira (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Cícero Morais (Dr.) — Vitória — Espírito Santo
Cid Nunes da Cunha (Dr.) — Poconé — Mato Grosso
Cléa Flôres Dayrell (D.) — Rio de Janeiro — D. F.
Clóvis Olinto Corradi — Assis — São Paulo
Conde d'Aurora — Pôrto — Portugal
Coriolano de Medeiros (Prof.) — João Pessoa — Paraíba
Coriolano Minello — Monte Mor — São Paulo
Crisóstomo de Faria — Rio de Janeiro — D. F.
Cristóvão Leite de Castro (Dr.) — (C. N. G.) Rio de Janeiro — D. F.
Dalmácio Negrão de Souza — Caiapônia — Goiás
Djalma Pádua Fortuna (Dr.) — São Luís — Maranhão
Domício Ferreira Lima — Vargem Grande do Sul — São Paulo
Domingos Xavier Sobrinho — Tacaratu — Pernambuco
Durval de Morais (Prof.) — Rio de Janeiro — D. F.
Edgar Miranda de Paula Pessoa (Dr.) — Itapipoca — Ceará
Édison Leite de Morais — Orlândia — São Paulo
Edmundo Krug (Dr.) — Campinas — São Paulo
Egídio Amorim — Biguaçu — Santa Catarina
Elisbério de Sousa Barbosa — Campo Grande — Mato Grosso
Elísio Santana — Irará — Bahia
Elói Vieira Lannes — Itaperuna — Rio de Janeiro
Émerson Batista de Sousa — Itabaianinha — Sergipe
Emídio de Pinho — Ilha Bela — São Paulo
Emilio F. Souza Docca (General) — Rio de Janeiro — D. F.
Eneas Camargo — São Carlos — São Paulo
Epifânio Dória — Aracaju — Sergipe
Ernesto Protásio — Rio Pardo — Rio Grande do Sul
Estevam de Mendonça (Dr.) — Cuiabá — Mato Grosso
Euclides Azevedo — Estância — Sergipe
Eugênio Teodoro Sobrinho — Pilar do Sul — São Paulo
Eurico de Sá Leite — Ipiaú — Bahia
Eurípides Brasil Milano (Dr.) — Alegrete — Rio Grande do Sul
Eusébio de Souza (Dr.) — Fortaleza — Ceará
Evânio Asturiano — Santa Adélia — São Paulo
Evilásio Caparica — Birigui — São Paulo
F. Antônio Xavier de Oliveira — Passo Fundo — Rio Grande do Sul
F. Contreiras Rodrigues (Dr.) — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
Felício Augusto de Almeida (Cel.) — Palmeira das Missões — Rio Grande do Sul
Felisberto Gomes de Souza — Bom Jesus do Itabapoana — Rio de Janeiro
Félix Bezem (Dr.) — Natal — Rio Grande do Norte
Fernando Pessoa de Queirós — Campos — Rio de Janeiro
Philadelpho Pereira Penha — Três Corações — Minas Gerais
Firmo Lacerda Vergueiro (Dr.) — Araras — São Paulo
Phocion Serpa (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Fortunato Alves Linhares (Mons.) — Sobral — Ceará
Francisco Augusto Correia Lima (Cel.) — Lavras do Mangabeira — Ceará
Francisco de Assis Camargo — São Bento do Sapucaí — São Paulo
Francisco José de Oliveira Viana (Ministro) — Rio de Janeiro — D. F.
Francisco Leite (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Francisco Lemos — Cambuquira — Minas Gerais
Francisco Morais Correia (Dr.) — Parnaíba — Piauí
Francisco Rosa — Japaratuba — Sergipe
Francisco Santos — Itirapina — São Paulo

Franklin Botelho — Patrocínio — Minas Gerais
Gabriel Jorge Franco (Cel.) — Olímpia — São Paulo
Gabriel Vandoni de Barros (Dr.) — Corumbá — Mato Grosso
Gastão de Almeida (Prof.) — Rio de Janeiro — D. F.
Gastão de Oliveira (Dr.) — Corumbá — Mato Grosso
Geraldo de Souza Lima — Mococa — São Paulo
Geraldo Negrão Machado — Santa Cruz do Rio Pardo — São Paulo
Geraldo Ribeiro — Siaturama — São Paulo
Gérson Donati — Laranjal Paulista — São Paulo
Getúlio César (Dr.) — Recife — Pernambuco
Gilberto Freyre (Dr.) — Recife — Pernambuco
Gileno De Carli (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Gomercindo dos Reis — Passo Fundo — Rio Grande do Sul
Gonçalo Rollemberg do Prado (Cel.) — Maruim — Sergipe
Grimalson Francisco Medina — Mimoso do Sul — Espírito Santo
Guilherme E. Hermsdorff (Prof.) — Rio de Janeiro — D. F.
Hecilda Clark (D.) — Rio de Janeiro — D. F.
Heitor Domingues — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
Heitor Fogaça — São Miguel Arcanjo — São Paulo
Heitor Pires Drumond (Dr.) — Salvador — Bahia
Heitor Santas — Itiúba — Bahia
Hélio Viana (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Henrique Ribeiro da Silva (Cel.) — Tartária — Minas Gerais
Hernani Sales de Almeida Leite — Fernando Prestes — São Paulo
Herodoto Pinheiro Ramos — Pau d'Alho — Pernambuco
Hersílio Vieira — São Joaquim — Santa Catarina
Homero Bastos — Bom Jesus da Lapa — Bahia
Homero Cruz — Boa-Vista — T. do Rio Branco
Horácio Dantas de Góis — Riachão do Dantas — Sergipe
Horácio Gomes de Souza — Conduru — Espírito Santo
Horácio Pires de Haro — São Joaquim — Santa Catarina
Iberê Peixoto (Dr.) — Cuiabá — Mato Grosso
Ildefonso Almeida — Lajes — Santa Catarina
Israel de Oliveira Pinto — Sant'Ana de Parnaíba — São Paulo
J. G. de Oliveira — Quatá — São Paulo
João Aguiar (Dr.) — Jacarèzinho — Paraná
João A. J. Maria Caporossi — Bela Vista — Mato Grosso
João Bastos — Teresina — Piauí
João Batista Denis Neto — Jacareí — São Paulo
João Batista Soares de Andrade — Mundo Novo — Bahia
João Batista Ximenes — Elói-Mendes — Minas Gerais
João de Almeida (Cel.) — Pedra Azul — Minas Gerais
João de Matos — Regente Feijó — São Paulo
João do Nascimento Costa — Rio Verde — Goiás
João Leal de Melo — Taubaté — São Paulo
João Leite de Barros (Dr.) — Corumbá — Mato Grosso
João Marinho da Costa — Ituberá — Bahia
João Otávio Nogueira Leiria (Dr.) — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
João Pinheiro (Dr.) — Teresina — Piauí
João Protásio Pereira da Costa (Dr.) — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
João Ribeiro de Carvalho (Cel.) — Sapucaia — Rio de Janeiro
João Tomás de Almeida — Botucatu — São Paulo
João Velasques — Pompéia — São Paulo
Joaquim Afonso Rodrigues — Carmo da Mata — Minas Gerais
Joaquim Cortegoso — Pederneiras — São Paulo
Joaquim Ferreira de Matos Júnior — Guararema — São Paulo
Joaquim Gomes de Almeida — Pôrto da Fôlha — Sergipe
Joaquim Ramalho (Dr.) — Maceió — Alagoas
Jocelino Portugal (Cel.) — Sapucaia — Rio de Janeiro

Jocondo Tasso — Laguna — Santa Catarina
Joel Macieira de Aguiar (Dr.) — Capela — Sergipe
Josafá Azevedo (Dr.) — Alagoinhas — Bahia
José Alves de Rezende — Canhoba — Sergipe
José Américo de Almeida (Ministro) — Rio de Janeiro — D. F.
José Barreto Souza — N. S. das Dores — Sergipe
José Benedito de Oliveira — Tremembé — São Paulo
José Bernardes de Aquino — Serra Azul — São Paulo
José Bonifácio de Souza Amaral — São Paulo — São Paulo
José Calasans (Dr.) — Aracaju — Sergipe
J. Câmara Filho — Goiânia — Goiás
José Carlos de Macedo Soares (Dr.) São Paulo — São Paulo
José Carlos Terra Lima (Cel.) — Mimoso do Sul — Espírito Santo
José Cássio de Macedo Soares (Dr.) — São Paulo — São Paulo
José Cruz Medeiros — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
José de Mesquita (Dr.) — Cuiabá — Mato Grosso
José Eduardo de Macedo Soares Sobrinho (Dr.) — São Paulo — São Paulo
José Franklin da Serra Costa (Dr.) — São Luís — Maranhão
José Geraldo da Silva — Queluz — São Paulo
José Gonçalves dos Santos — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
José Honorato de Alencar Agra (Dr.) — Campina Grande — Paraíba.
José Joviniano dos Santos — Tobias Barreto — Sergipe
José Maria Carneiro de Albuquerque e Melo (Dr.) — Recife — Pernambuco
José Mariano Filho (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
José Maria Silva Tavares — Foz do Iguaçu — Paraná
José Maurício de Oliveira — Guarulhos — São Paulo
José Melo de Meneses — Cotingüiba — Sergipe
José Olímpio de Abreu — Mimoso do Sul — Espírito Santo
José Oliveira Lisboa — Carinhanha — Bahia
José Pereira Brandão — Ipiaú — Bahia
José Pereira Gonçalves — Paracatu — Minas Gerais
José Pessoa de Queirós — Santa Teresinha — Pernambuco
José Sabóia de Albuquerque (Dr.) Sobral — Ceará
José Sales de Campos — Neópolis — Sergipe
José Vasconcelos Oliveira — Oliveira — Minas Gerais
José Wanderley de Araújo Pinho (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
José Xavier de Almeida — Morrinhos — Goiás
Josias Passos — Ribeirópolis — Sergipe
Júlio Meireles — São Gonçalo do Sapucaí — Minas Gerais
Ladislau Barbosa de Azevedo — Rio Real — Bahia
L. Nélson Mendes de Castro — Cachoeira do Sul — Rio Grande do Sul
Laurênio Lago (Cel.) — Rio de Janeiro — D. F.
Laurentino Tanajura Meira — Livramento do Brumado — Bahia
Leonardo Mota — Fortaleza — Ceará
Libório Pimentel — Lagoa Vermelha — Rio Grande do Sul
Lício Borralho (Dr.) — Ponta-Porã — Mato Grosso
Lucílio Medeiros (Dr.) — Corumbá — Mato Grosso
Luís Ascendino Cunha (Dr.) — Niterói — Rio de Janeiro
Luís Capovila Filho — Guariba — São Paulo
Luís Carlos de Morais (Cel.) — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
Luís Chaves — Lisboa — Portugal
Luís da Câmara Cascudo (Dr.) — Natal — Rio Grande do Norte
Luís de Castro Pinto (Dr.) — Lorena — São Paulo
Luís Leite Penteado — São Roque — São Paulo
Luís Ramos da Silva Veiga — Itirapina — São Paulo
Luís Santiago (Padre) — Cuité — Paraíba
Lupércio de Abreu Izique — Pindorama — São Paulo
Malta Santos (Dr.) — Belém — Pará

Manfredo de Oliveira Lima — Limoeiro do Norte — Ceará
Manuel Alves de Azevedo (Cel.) — Campos Gerais — Minas Gerais
Manuel de Oliveira Sobrinho (Cel.) — Itamonte — Minas Gerais
Manuel Domingues Júnior — Mato Grosso — Mato Grosso
Manuel Duarte — Goianinha — Rio Grande do Norte
Manuel Emílio de Carvalho — Lagarto — Sergipe
Manuel Matoso Filho — Ruças — Ceará
Manuel Messias da Rocha — Campo do Brito — Sergipe
Manuel Nunes Pereira (Dr.) — Belém — Pará
Manuel Ribeiro — Flôres — Pernambuco
Manuel Rodrigues de Melo — Natal — Rio Grande do Norte
Marcelino Rifden — Foz do Iguaçu — Paraná
Marcos da Costa — João Pessoa — Paraíba
Marcos Merreira (Dr.) — Simão Dias — Sergipe
Maria Berenice Carneiro de Souza — Rio de Janeiro — D. F.
Maria da Piedade Monteiro de Carvalho (Prof.ª) — Sapucaia — Rio de Janeiro
Mário de Campos — Dois Córregos — São Paulo
Mário de Oliveira Lima — Bragança Paulista — São Paulo
Mário Franco do Amaral — Boa Esperança do Sul — São Paulo
Mário Gonçalves — Neópolis — Sergipe
Mário Ipiranga Monteiro (Dr.) — Manaus — Amazonas
Mário Melo (Dr.) — Recife — Pernambuco
Mário Mendes Gonçalves — Ponta-Porã — Mato Grosso
Mário Risério Leite (Dr.) — Arraias — Goiás
Mário Sette (Dr.) — Recife — Pernambuco
Martinho Dias Guimarães — Propriá — Sergipe
Mauro Dutra Ladeira — Sousa — Paraíba
Máximo Linhares (Dr.) — Fortaleza — Ceará
Mendes Castelar — Barretos — São Paulo
Miguel Costa Filho — Rio de Janeiro — D. F.
Miguel Leitão — Darcilena — Sergipe
Mílton Varela — Ceará-Mirim — Rio Grande do Norte
Moisés Vellinho (Dr.) — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
Nascimento Morais (Prof.) — São Luís — Maranhão
Nélson de Oliveira (Dr.) — Ribeirão Prêto — São Paulo
Nélson Rezende de Albuquerque — Gararu — Sergipe
Norberto Gluaglio — Serra Negra — São Paulo
Odilon Maroja (Dr.) — Tabaiana — Paraíba
Olímpio Gonzaga (Cel.) — Paracatu — Minas Gerais
Olímpio Lopes Machado (Cel.) — Cachoeiro do Itapemirim — Espírito Santo
Olinto Sanmartin — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
Orlando Fogaça — Tatuí — São Paulo
Oscar Carrascosa (Dr.) — Salvador — Bahia
Otacílio Vieira de Melo — Rosário do Catete — Sergipe
Otaviano Paixão Coelho — Camaquã — Rio Grande do Sul
Otávio Amaral — Iapu — Minas Gerais
Otávio Ariani Machado (Dr.) — Santo Amaro — Bahia
Otávio Manhães de Andrade (Dr.) — Vitória — Espírito Santo
Otelo Rosa (Dr.) — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
Paulo Annes Gonçalves — Tupãciretã — Rio Grande do Sul
Paulo de Brito Guerra (Dr.) — Sousa — Paraíba
Paulo de Faria (Dr.) — Cantagalo — Rio de Janeiro
Paulo Salomão — Descalvado — São Paulo
Pedro Afonso (Dr.) — Palmares — Pernambuco
Pedro Brito — Teresina — Piauí

Pedro Ferreira Mendes da Silva — Oeiras — Piauí
Pedro Paulino de Barros (Cel.) — Corumbá — Mato Grosso
Pedro Salla — Guararapes — São Paulo
Pedro Simões Freire — Buquim — Sergipe
Péricles Madureira de Pinho (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Pinto Antunes (Dr.) — Lorena — São Paulo
Rafael B. Gonçalves — Rosário do Sul — Rio Grande do Sul
Raimundo Alves Leal — Salvador — Bahia
Raimundo Amora Maciel (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Raul da Costa Sampaio — Areias — — São Paulo
Ricardo Gumbleton Daunt (Dr.) — São Paulo — São Paulo
Ricardo Machado (Dr.) — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
Roberto Simonsen (Dr.) — São Paulo — São Paulo
Rodolfo Garcia (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Roldão Teixeira de Siqueira — São José do Calçado — Espírito Santo
Romário Martins (Prof.) — Curitiba — Paraná
Roque Verani — São Roque — São Paulo
Rubem Machado da Rosa (Ministro) — Rio de Janeiro — D. F.
Rui Carneiro (Dr.) — João Pessoa — Paraíba
Rui Peçanha — Campos — Rio de Janeiro
Salatiel Vaz de Oliveira — Oliveira — Minas Gerais
Salomão Boureri — Aparecida — São Paulo
Salustiano Marques do Vale — Óleo — São Paulo
Salvador Antônio Blota — Rio Prêto — São Paulo
Samuel Hardmann (Dr.) — Rio Formoso — Pernambuco
Sebastião Almeida Oliveira — Tanabi — São Paulo
Sebastião de Abreu — Souza — Paraíba
Sebastião de Queirós Couto (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Sebastião Viana — Boa Esperança do Sul — São Paulo
Seleneh Maria de Souza Medeiros (D.) — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
Severiano Xavier de Oliveira — Cabreúva — São Paulo
Syndôro Carneiro de Souza (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Sostenes Alves Leal — Rio de Janeiro — D. F.
Sud Mennucci (Prof.) — São Paulo — São Paulo
Tales de Azevedo (Dr.) — Salvador — Bahia
Tasso Costa Rodrigues (Dr.) — Belo Horizonte — Minas Gerais
Tasso Garcez Sobral — Riachuelo — Sergipe
Temístocles Alves Leal Amor (Cel.) — Rio Real — Bahia
Teodoro Augusto Werner (Prof.) — São Paulo — São Paulo
Térsio Teixeira de Carvalho — Pôrto Feliz — São Paulo
Tertuliano de Brito — São João do Cariri — Paraíba
Tomás Meireles — Parintins — Amazonas
Tomás Pompeu Sobrinho (Dr.) — Fortaleza — Ceará
Torquato Barreto — Santo Amaro — Bahia
Ulisses Alves de Oliveira — N. S. da Glória — Sergipe
Ulisses Gonçalves (Dr.) — Campo Formoso — Bahia
Ulisses Meneses — Leopoldina — Minas Gerais
Urbano de Sousa Meireles Filho — Santa Rita do Passa Quatro — São Paulo
Válter Bianco — Bicas — Minas Gerais
Válter Bindé Arbo — Palmeira das Missões — Rio Grande do Sul
Válter Schleder — Rio de Janeiro — D. F.
Válter Spalding (Prof.) — Pôrto Alegre — Rio Grande do Sul
Veremundo Soares — Salgueiro — Pernambuco
Vicente Garam — Potirendaba — São Paulo
Vilhena de Morais (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.
Vilobardo de Araújo Goes — Indiaroba — Sergipe

Virgílio Carderelli — Jacareí — São Paulo

Virgílio Correia Filho (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.

Virgílio Estêves de Lima (Cel.) — Rio Branco — Acre

Vitor A. Peluso Junior (Dr.) — Rio do Sul — Santa Catarina

Vitor de Carvalho Ramos (Dr.) — Uberaba — Minas Gerais

Vitor de Moura (Dr.) — Rio de Janeiro — D. F.

Valdemar Lefévre (Dr.) — São Paulo — São Paulo

Waldemar de Vasconcelos — Rio de Janeiro — D. F.

Wilson Valentini — Pindamonhangaba — São Paulo

Zeuxis de Souza Maciel — Rio Real — Bahia

É ainda de justiça consignar a ajuda que me dispensaram várias entidades públicas e particulares, como sejam Departamentos Oficiais (Conselho Nacional de Geografia, Instituto do Açúcar e do Álcool), Prefeituras Municipais, Departamentos Estaduais de Estatística (Maranhão, Sergipe, Bahia, Santa Catarina, Rio Grande do Sul), Associações (Sociedade Nacional de Agricultura, Sociedade Rural Brasileira (São Paulo), Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco) e Institutos Históricos e Geográficos de vários Estados. Para todos o meu melhor agradecimento.

Bernardino José de Souza

PRIMEIRA PARTE

Escôrço histórico do carro de bois

CAPÍTULO I

A invenção da roda e do carro. A domesticação dos animais e o seu emprêgo na tração de veículos. Origens do carro de bois

I

A RODA é um elemento mecânico essencial aos veículos terrestres e a sua invenção foi, sem dúvida, uma das grandes conquistas da humanidade e base de sucessivos progressos. Quando e onde se inventou? Nesta, como de regra, em tôdas as matérias referentes aos primórdios da labuta humana na Terra, obscurecem o entendimento as densas névoas de uma fase, a que faltam testemunhos escritos irrecusáveis. Daí o mundo de hipóteses formuladas pelos que esquadrinham os primeiros passos e trabalhos do homem na procura dos elementos, com que possam vencer a natureza e assegurar a sua própria existência.

Se os chineses reclamam a glória do invento da roda para um de seus antiqüíssimos monarcas, que reinou cêrca de 40 séculos antes de Cristo, o Professor ROBERT LOWIE, da Universidade da Califórnia, pensa que a sua invenção se deve aos Babilônios, mais ou menos a 3 300 anos antes da nossa era[1].

Não há, porém, como fixar-lhe datas: o que se sabe, pelos vestígios encontrados e já interpretados, é que a roda foi uma das invenções do homem do neolítico ou do período da pedra polida, em terras do continente eurásico. Devemo-la, certamente, ao chamado *Homo sapiens*, cuja atividade criadora e cujo gênio inventivo têm sido postos em luz por quantos procuram desvendar os segredos da Pré-História: foi êsse homem que remonta, de acôrdo com

(1) *Manuel d'Anthropologie Culturelle.* Trad. de E. METRAUX. 1936.

as melhores estimativas, a 14 000 anos no Oriente e a 9 000 na Europa, que "fabricou um sem-número de instrumentos manuais e as primeiras máquinas elementares; que iniciou as indústrias de primeira necessidade — fiação, tecelagem, cerâmica, metalurgia; que praticou a carriagem e a navegação; que se utilizou dos animais domesticados em seus trabalhos; que inaugurou as primeiras práticas agrícolas e fêz as primeiras construções de pedra"[2].

Segundo tôdas as probabilidades a roda derivou do que anteriormente usava o homem primitivo para os seus transportes pesados — o rôlo, ou fôsse um corpo cilíndrico de madeira, que êle colocava entre o solo e a carga[3]. Cedo percebeu que, desta maneira, transportaria em grandes distâncias pesos impossíveis de carregar sôbre os ombros. VIDAL DE LA BLACHE, num dos sugestivos capítulos de seus *Principes de Geographie Humaine*, escreve: "Arrastar o fardo em vez de carregá-lo é uma idéia que, por si mesma, não traduz grande superioridade intelectual, por isso que a formiga, o escaravelho e outros animais podiam fornecer modelos ao homem. Mas isso foi um princípio fecundo de invenções mecânicas". Sem dúvida, o rôlo foi, nesses tempos obscuros, uma espécie de máquina transcendental, que permitia o deslocamento de grandes massas de um lugar para outro.

ALFRED C. HADDON, professor da Universidade de Cambridge, lembra que é geralmente admitido que as grandes pedras dos monumentos megalíticos — antas, cromlechs, dólmens, menirs, etc. — foram transportados por êsse meio.

O uso dos rolos de madeira levou ao descobrimento da roda: de um à outra há uma distância de séculos e de esforços de invenção. De tentativa em tentativa para reduzir a superfície de atrito, para diminuir a resistência ao avanço, para manter o rôlo em posição de evitar o seu contínuo deslocamento, quantas fadigas, quantos expedientes, quantos anos! Não será hipótese aventurosa pensar-se que, no volver dos tempos, o homem, que primeiro fêz rolar os madeiros e as pedras ou os arrastou sôbre forquilhas naturais ao jeito de carros sem rodas[4], verdadeiros estrados de arrasto, um dia se lembrasse de ligar o rôlo com o estrado, desbastando a parte central do tronco rolador, deixando-lhe mais grossos os extremos, fixando-o, afinal, nos ramos laterais da forquilha: estava assim construído o mais tôsco e primitivo veículo de rodas. Mais tarde talhou, no tronco das grandes árvores, discos inteiriços que uniu por meio de uma trave de madeira (eixo) e sobrepôs ao conjunto

(2) L. WEBER. *Bull. de la Societé française de philosophie.* — Fevrier-Mars — 1914, pág. 81.

(3) Tal é a hipótese sustentada por TAYLOR, REULEAUX, HADDON e tantos outros. Mais recentemente RALPH LINTON, no seu precioso volume *O Homem. Uma Introdução à Antropologia,* (trad. brasileira — 1943), afirma que a roda foi, a princípio, um desenvolvimento do rôlo e empregada exclusivamente para transportes (Pág. 347).

(4) ALFRED HADDON, em seu livro *Introdução à Etnologia* (Trad. italiana de ANDREA GIARDINA), fala dos carros sem rodas, entre os quais está o irlandês, denominado ainda hoje com o mesmo velho nome gaélico — Carr. Sliunain. A êstes carros sem rodas chamam os portuguêses — Seléia — vocábulo registrado nos velhos dicionários da língua. São, afinal, os veículos de arrasto (trenó, zorra, zorro, corso, lera, etc.).

PROVÁVEL EVOLUÇÃO DO RÔLO À RODA, DO ESTRADO DE ARRASTO AO CARRO

B. J. Souza e Th. A. Werner (Des. Percy Lau)

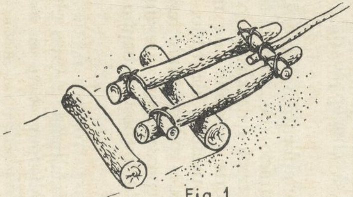


Fig. 1

Estrado de arrasto com rolos móveis: transformação do arrastar em rolar.

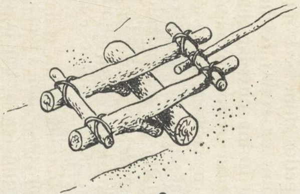


Fig. 2

Estrado de arrasto com um rôlo ligeiramente e naturalmente fixado.

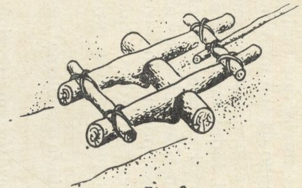


Fig. 3

Estrado de arrasto com o rôlo encaixado em concavidades abertas nas nadadeiras laterais.

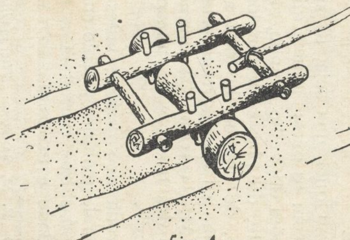


Fig. 4

Estrado já fixado sôbre o tronco rolador do qual se destaca uma espécie de rodas; a parte média do rôlo começa a ser eixo e o estrado a ser mesa.

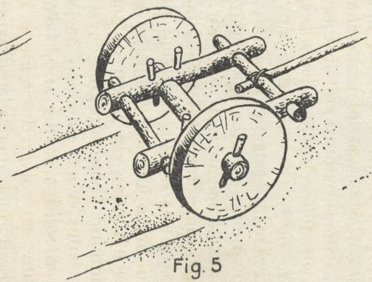


Fig. 5

Carro primitivo: aos extremos do eixo se aplicam fortes discos (rodas) e sôbre êsse conjunto descansa a mesa segra pelos cocões; é o carro cantador.

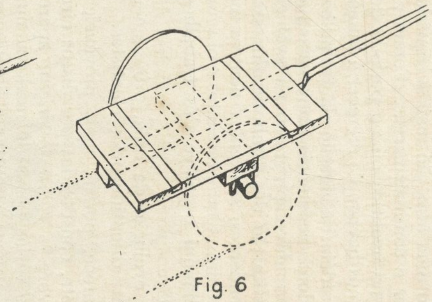


Fig. 6

Carro que canta do tipo de eixo rolante; adelgaçam-se as rodas e a mesa adquire maior coesão.

rodado uma armação mais adequada, um estrado mais próprio para receber e conduzir cargas. Foram estas, provàvelmente, as origens, ainda no neolítico ou no período do bronze, dos carros que tantos préstimos haviam de oferecer à humanidade ao longo de sua marcha.

A idéia da ligação da forquilha de arrasto com o rôlo, o que abrandou a resistência do resvalar na de rolar, foi, indubitàvelmente, um formidável progresso na evolução dos transportes, como o foi a substituição dos tambores das extremidades do rôlo pelos discos independentes, em cujos centros se cravavam as pontas do eixo de madeira. Certo, tateantes e obscuros foram êstes primórdios o que não diminui o relêvo dos trabalhos dos nossos antepassados primitivos.

A evolução da roda, pròpriamente dita, é ainda problema largamente discutido pelos cientistas.

Parece, porém, mais provável, que as rodas fôssem, originàriamente, constituídas por discos circulares, talhados num só tronco de árvore — *rodas inteiriças;* apareceram depois as rodas formadas de várias peças de madeira, modeladas de forma circular, justapostas umas às outras e ligadas, entre si, externa ou internamente — *rodas maciças, rodas plenas, rodas fechadas;* mais tarde surgiram as *rodas de travessas,* que se aperfeiçoaram nas *rodas de raios* ou *radiadas,* compostas de uma circunferência de madeira com raios mais ou menos grossos, que convergem a um cubo central. Tôda razão assiste ao notável professor de Cambridge, já citado, quando afirma que as maiores probabilidades são em favor da idéia de que as rodas radiadas derivam de modelos mais simples.

Ao longo dessa evolução há que registrar que, em diversos tempos e lugares, se havia de ter verificado que a resistência da *roda inteiriça* não era grande; que para lhe diminuir o pêso, se lhe abriam maiores ou menores perfurações, as quais não lhe alteravam a solidez e que isso, talvez, levasse à concepção da *roda de raios.*

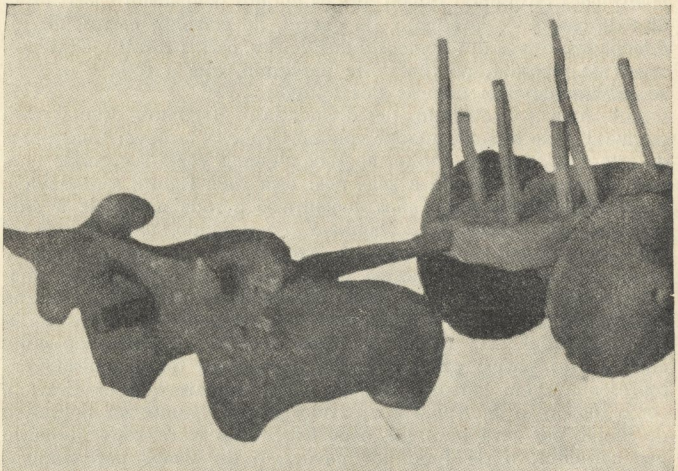
Como quer que seja, as suas formas e aplicações multiplicaram-se com os anos: aqui e ali, já agora no seio das mais antigas civilizações do Velho Mundo, surgem vários tipos de rodas e, paralelamente, de planos destinados ao carrêgo de produtos, de mercadorias, de objetos de tôda a espécie, de pessoas, de tudo, em suma, que se queria transportar. Com tôda a propriedade escreveu E. M. SANFORD: "A invenção da roda promoveu o desenvolvimento das trocas e do transporte e determinou a construção de caminhos"[5].

A roda deu origem, antes do mais, ao carro que é, de um modo geral, qualquer veículo composto, essencialmente de um plano sôbre rodas que permitem a tração com mínimo atrito e maior comodidade e economia.

(5) E. M. SANFORD: *The mediterranean world in ancient times.* New York — 1940 — Pág. 13 — (Capítulo "Neolithic Civilization").

Como vimos, linhas acima, as suas origens se perdem na noite dos tempos neolíticos ou, pelo menos, na transição dêstes para a idade dos metais, denominada por alguns de era eneolítica.

Não faltam lendas que ensombrem os seus primórdios. VERGILIO MARO, em suas *Georgicas,* atribui a invenção do carro a ERICTONEO, rei de Atenas, cujas pernas tortas impediam de andar a pé; outras tradições falavam de TRIPTÓLEMO, de Eleusis, a quem Ceres, deusa da Agricultura, havia ensinado a arte de lavrar a terra, ou ainda, de TROCHILUS; os atenienses atribuíram-na às divindades,



Modêlo de um carro de bois da Cultura Harappa no Vale do Indo ou Sind (Índia), *que remonta ao terceiro milênio a.C.* É, ao nosso conhecimento, a primeira figura de um carro de bois no mundo.

(Fotografia tirada do trabalho de DOROTHY MACKAY em seu artigo — *Finds at Chanhú-Daro* — In Revista *Ásia,* julho, 1937.)

como Poseidon e Palas Atené. Entretanto, muito antes do gênio grego haver construído o romance encantado de sua mitologia, já os carros rodavam nas planícies da Mesopotâmia e do Egito e nas terras acidentadas da Índia e da China. E o que é mais: já se esboçavam entre os povos do berço da civilização muitas variantes e muitos aperfeiçoamentos do veículo primitivo — carro de rodas plenas e de rodas radiadas, carros de duas rodas, de peças mais curtas e resistentes e de quatro rodas, mais compridos e mais estreitos, carros de trabalhos pacíficos e carros de guerra, carros tirados por bovinos e eqüinos ou muares.

Não descabe aqui a lição de Jacques de Morgan, um dos mais autorizados representantes da ciência da Pré-História, na França, quando ensina que já se encontram carros na Caldéia, no Egito, na Itália, na Hélade e em quase todos os países mediterrâneos ao tempo da indústria do bronze. Há, com efeito, vestígios inequívocos da existência de carros cêrca de 5 500 anos antes de Cristo; documentos escritos de 4 000 anos a. C. referem o uso do carro em tôda a Ásia, das ourelas do mar Mediterrâneo às praias do oceano Pacífico, do Egito à China, com aplicações nas artes da paz e da guerra. E os que penetram os segredos das primeiras civilizações do mundo sabem que os antigos conheciam várias espécies de carros — de triunfo, de guerra, de corridas, carros abertos e fechados, carros dos homens e dos deuses, carros rurais e citadinos.

Vale recordar, ao fim dêste parágrafo, que a roda e o carro se sublimaram nas crenças dos antigos.

A roda foi atributo de divindades: Salomon Reinach, à página 171 do seu encantador volume *Orpheus*, escreve: "Nas obras de arte galo-romanas, Júpiter aparece algumas vêzes segurando uma roda, ou com uma roda a seus pés: esta roda figura, sem dúvida, o sol. Em altares pireneanos encontra-se a roda associada à cruz gamada, que parece haver também representado, na Gália, o sol ou o fogo. Possuímos rodinhas de bronze que servem de amuletos e que correspondem à mesma idéia. Ainda hoje, nas festas campestres de São João, uma roda inflamada figura o sol". Até na Idade Média, místicos e alquimistas outorgam à roda novas e florentes virtudes. Da Europa à Índia o carro foi objeto de culto entre vários povos: grande número de deuses do paganismo era representado em carros, distintos pelos animais que os tiravam, como fôssem, o de Apolo por cavalos, o de Netuno por delfins, o de Plutão por cavalos pretos, o de Cibele por leões, o de Mercúrio por carneiros, o de Juno por pavões, o de Vênus por pombas, etc., etc.

II

Relacionada ìntimamente com a invenção da roda e o aparecimento do carro está a domesticação dos animais. No dizer de Vidal de la Blache, as aplicações da roda se desenvolveram em razão do emprêgo da tração animal.

A domesticação dos animais foi outra das memoráveis iniciativas do nosso antepassado neolítico. Foi um fato mais ou menos paralelo ao trabalho da terra; agricultura e pastorícia surgiram coetâneamente, quando o homem compreendeu que não devia confiar tão só nos recursos da pesca, da caça e da colheita dos frutos espontâneos da natureza para a sua nutrição e mantença.

Segundo os mais seguros indícios, o cão foi o primeiro animal que se domesticou: colaborando na caça, guardando vigilantemen-

te a cabana e os depósitos de seu dono, o cão iniciou, nessas eras remotíssimas, o seu papel de fiel e ativo companheiro do homem. Seguiram-se-lhe o carneiro e a cabra; depois o boi, o cavalo, o jumento, o camelo, que passaram a fornecer ao homem a carne, o leite, o couro, a lã e a sua fôrça motriz. O boi e o cavalo foram, provàvelmente, os primeiros animais utilizados na tração dos veículos.

Quanto aos bovinos, é assente, entre os estudiosos, que lhes cabe a primazia no tempo, aparecendo já como animais de tiro nas gravuras rupestres da idade do bronze: é o que também consta das mitologias germânicas e referem as tradições mais antigas dos povos da antigüidade oriental e clássica. Foi, sem dúvida, diz a *Enciclopédia Britânica*, "um dos mais importantes agentes do crescimento das primeiras civilizações". E não é demais relembrar que o touro figura entre os signos do Zodíaco, que o seu culto foi praticado com requintes de cerimônias entre assírios e egípcios, que os árias da Índia o consideravam o primeiro animal criado pelas divindades. Desde as origens de sua domesticação, múltiplas foram as suas utilidades: bois para os sacrifícios, bois para a charrua, bois para a alimentação (leite e carne), bois para cargas sôbre o dorso, bois para a tração dos carros. Era o animal preferido para os trabalhos agrícolas, graças sobretudo às suas qualidades de resistência, de paciência, de docilidade, de mansidão.

Gabriel de Mortillet afirma que o boi doméstico apareceu no Egito desde a mais alta antigüidade, representando-o os monumentos mais antigos e que os primeiros textos hieroglíficos o citam sob a tríplice forma de touro, vaca e novilho[6]. Por seu turno o sábio Mariette verificou que o culto do boi Ápis já estava organizado ao tempo da quinta dinastia, 4 000 anos a. C. De referência à Mesopotâmia, Fritz Krause afirma que, na Caldéia, o boi e a vaca foram usados como animais de tiro, desde os primeiros tempos[7]. Da Grécia, diz M. Rostovtzeff, à página 1 190 do segundo volume do seu grande livro *The Social and Economic History of the Hellenistic World* (Oxford — 1941), "a criação de bois, carneiros, cabras e de outros animais de tiro se praticava desde os primeiros tempos e era uma das principais ocupações dos gregos, não só na Grécia continental, mas também nas ilhas. Nenhuma lavoura era possível sem rebanhos, especialmente de bois e mulas, que eram empregados desde a primitiva economia rústica. Assim era nos tempos de Homero e de Hesíodo e assim permaneceu depois".

De um modo geral, pode-se afirmar que, nos primeiros tempos, enquanto o boi era o animal mais comumente usado nos transportes rurais, puxando os carros que levavam as colheitas para os

(6) *Origines de la Chasse, de la Pèche et de l'Agriculture.*
(7) *Vida económica de los Pueblos* (Col. Labor n.º 311).

depósitos e celeiros, o cavalo e também a mula eram destinados ao tiro dos carros de guerra e dos veículos das cidades: conseqüência, antes de tudo, da diferença de temperamento de cada espécie.

III

Situadas as origens do carro tirado por bovinos ao tempo em que desabrochavam as primeiras civilizações do Oriente, é oportuno referir que a sua história é capítulo de um problema muito mais amplo — o da evolução dos transportes.

Atendo-nos aos transportes terrestres, vale relembrar os esforços e os obstáculos que o homem teve que despender e vencer na preparação dos meios de construí-los e utilizá-los com vantagem.

Sabem todos que os elementos técnicos do transporte são a estrada, o veículo e a fôrça motriz.

A estrada é uma distância que se encurta pelo trabalho do homem, é o caminho, a via por onde se efetuam os transportes; o veículo é o objeto ou instrumento que conduz as cargas, passando pela estrada; a fôrça motriz é a energia que movimenta o veículo.

Inventados os veículos sôbre rodas, o seu emprêgo foi a princípio limitadíssimo, reduzindo-se a pequenos percursos pela falta de caminhos onde pudessem rodar. A não ser em certas regiões em que o terreno e o revestimento vegetal lhes permitiam fácil trânsito, obstáculos de tôda sorte, densas florestas, serras e alcantis, rios e brejais, impediam a sua circulação. A ausência de estradas foi um dos maiores óbices à sua expansão: é fácil conjeturar que entre os povos na infância da civilização só havia para as comunicações simples trilhas ou veredas, que apenas permitiam a passagem de uma pessoa ou de um animal. Foi grande progresso o alargamento dessas trilhas, possibilitando o trânsito dos carros.

É provável que a primeira fôrça motriz do carro primitivo fôsse a do próprio homem. Isto não admirará aos que sabem que antes fôra, êle mesmo, aquilo que um antropólogo americano chamou — a bêsta de carga humana[8] carregando os fardos na cabeça, nas costas ou nos ombros. A domesticação dos animais permitiu o seu emprêgo como bêsta de carga e mais tarde como motor de veículos.

Compreende-se, pois, que, para a eficiente utilização dos carros nos transportes, se fazia mister abrir caminhos e intensificar a criação dos gados, que forneciam energia motora: foi o que os homens fizeram, penosa e demoradamente, no decurso dos séculos.

* * *

(8) Segundo A. J. Herbertson, professor em Oxford, as mulheres foram as mais antigas bêstas de carga do mundo (*El Hombre y su Obra* — 1906).

Fato etnológico de grande interêsse e que aqui apontamos, em breves linhas, é o de que, enquanto a roda e o carro foram conhecidos do Velho Mundo, desde o alvorecer de suas primeiras civilizações, na América eram inteiramente desconhecidos até a chegada dos povos colonizadores da Europa[9]. Veículos rolantes eram também ausentes na Austrália, na Melanésia, na África do Sul até a penetração da colonização européia.

(9) RALPH LINTON, em seu livro citado, diz que, no México, ao tempo do novo império maia, se conhecia o princípio do rôlo, o que ficou provado pela recente descoberta de um rôlo usado para comprimir a superfície das estradas. Afirma, porém, que os seus povos não conheciam a roda.

CAPÍTULO II

O carro de bois nas civilizações da Antigüidade Oriental. A sua presença em Creta e na Grécia

I

Como vimos no capítulo antecedente, o carro de duas rodas cheias, tirado por bovinos, remonta, no Velho Mundo, ao período neolítico ou idade da pedra polida, contemporâneo dos primórdios da agricultura e da pastorícia. De feito, encontramo-lo na Ásia desde a mais alta antigüidade, prestando serviços na paz e na guerra, empregado no transporte de produtos da lavoura, de bagagens militares e até no das gentes, em suas lentas migrações de umas para outras terras.

Ao raiar das primeiras civilizações já rodava e gemia o carro de bois do Mediterrâneo ao Pacífico: utilizaram-no, desde os primeiros dias, chineses e egípcios, assírios e babilônios, hebreus e filisteus, fenícios e hititas, iranianos e hindus. Recordando neste ou naquele povo o emprêgo do carro de bois, como veículo de transporte, eficaz instrumento de trabalho de que se valeu o homem na conquista da terra, é nosso intento referir apenas, e em resumo, a sua remota antigüidade, atendo-nos, neste particular, aos resultados positivos, a que já chegaram os pacientes estudiosos, que vão, a pouco e pouco, desenterrando os segredos dos primeiros passos da humanidade nas estradas da civilização.

Não apontamos lacunas, que subsistem e sempre subsistirão, nem nos aventuramos a conjeturas ou hipóteses mais ou menos verossímeis: o que já se sabe a respeito, pelos testemunhos do passado, monumentos e documentos escritos, é bastante para o nosso objetivo que, repitamos, não é mais do que atestar a idade

milenária de um dos mais úteis objetos que a inteligência humana inventou nos albores da história e que tem sido, permanentemente, utilizado até os dias que correm.

*

* *

Na China, as suas mais remotas tradições assinalam os valores da agricultura — declarada a única profissão honrosa — e a presença, nas fainas rurais, de um veículo de duas rodas maciças, primeiro puxado por homens, depois por animais, entre os quais os bovinos. Documentos do tempo da dinastia dos Han (202 a. C.) referem que carros tirados por bois eram empregados no transporte dos altos funcionários do Estado: no reinado do magnífico imperador Wou (140 a. C.) já êstes carros de passageiros eram puxados por cavalos, como também já o eram os carros de guerra, nos quais a velocidade era a maior exigência. Os bois eram empregados no tiro dos carros que transportavam as colheitas, os objetos e as mercadorias.

*

* *

Antiqüíssimas representações do carro encontram-se nos monumentos do Egito: carros de duas rodas plenas, puxados por bois, empregados nos transportes rurais e comuns e carros de duas rodas de quatro a seis raios, tirados por cavalos e utilizados como arma de combate: êstes foram, provàvelmente, introduzidos no país ao tempo dos reis pastôres. J. Lapoulide, em seu *Dicionário Gráfico de Arte y Ofícios Artisticos,* reproduz a gravura de um carro do antigo Egito (Fig. n.º 97), de todo em todo semelhante aos carros de bois dos dias de hoje: o carro tem rodas maciças, reforçadas na parte externa por duas travessas; o estrado é retangular, tendo cinco fueiros de cada lado, ligados por uma vara meio curva; na lança do estrado estão atrelados dois bois.

Na planície da Mesopotâmia, entre os rios Tigre e Eufrates viveram, primitivamente, povos de duas raças diferentes: ao norte semitas, ao sul, os sumerianos, talvez oriundos do Turquestão. Organizaram-se primeiro, cêrca de 3 000 anos a.C., os sumerianos, cujas dinastias dominavam em tôda a ubertosa região, transmitindo aos povos subjugados os bens de sua cultura material, entre os quais veículos de vários tipos e utilidades, inclusive os carros puxados por bois: provam-no os vestígios encontrados nas ruínas dos monumentos de Nipur, Ur, Uruk e Larsa, as suas mais notáveis cidades.

Aos sumerianos sucederam, no domínio da Caldéia, os babilônios e assírios da estirpe semita. Os baixos-relevos que ornavam os seus monumentos, templos e palácios e que figuram cenas da vida real, apresentam carros de diferente feitio: carros de rodas



Carro de bois da Mesopotâmia, ao tempo do rei Tiglatpilasar III (730 a.C.)
(In GOETZ, vol. I. pág. 573.)

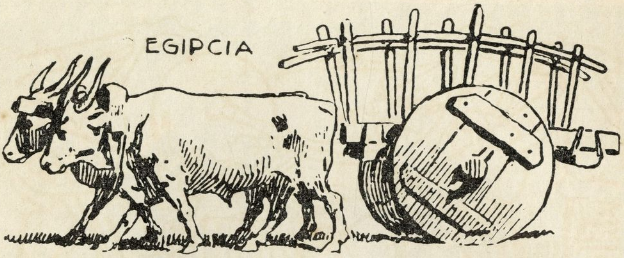
maciças para os trabalhos do campo, puxados por um ou dois bois e carros de rodas de raios, para a guerra, tirados por cavalos, cuja velocidade se afeiçoara às correrias, que realizavam em todos os quadrantes. De tanto uso e relêvo nos transportes caldeus que HAMURABI, o mais ilustre e famoso monarca da Babilônia (2123-2081 a.C.), fixou o preço do carro de bois com o condutor em 180 qa, por dia, e o carro só em 40 qa[1].

* * *

País agrícola, por excelência, a Palestina ou terra de Canaã, onde se desenvolveu a civilização hebraica, não podiam dispensar os seus povos o auxílio de animais de carga e de veículos para o transporte dos produtos. Embora os animais de carga, perfeitamente usados, fôssem o asno, o mulo e o camelo, a criação dos bovinos era largamente praticada e a sua aplicação, na tração de carros rurais, é referida pelas narrativas israelitas. Atestam-no várias passagens da *Bíblia*. O uso de carros tirados por bois remonta aos tempos do Êxodo.

M. E. DE LOSTALOT-BACHOUÉ, descrevendo a migração dos hebreus do Egito para a terra de Canaã, onde se estabeleceram, definitivamente, depois de narrar o episódio do monte Sinai, quan-

(1) L. DELAPORTE — *La Mésopotamie — Les Civilisations Babylonienne et Assyrienne* — Paris — 1923.



Carro antigo do Egito.
(Gravura do *Dicionário Gráfico de Arte y Oficios Artisticos* de J. LAPOULIDE.)

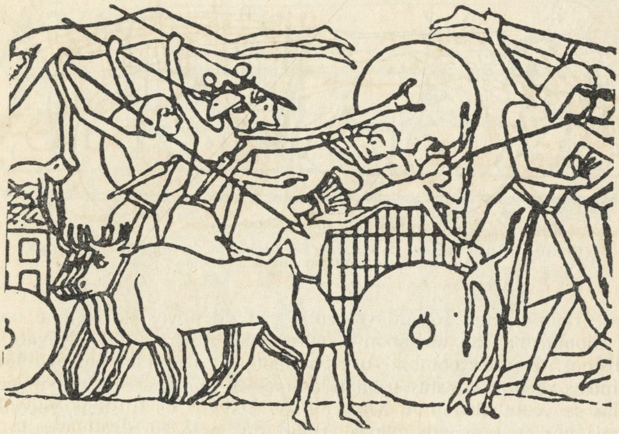
do Moisés recebeu de Jeová o *Decálogo*, fala do Tabernáculo, tenda portátil que encerrava a Arca da Aliança e serviu de santuário durante a peregrinação do povo eleito através do deserto. Êste santuário foi conduzido num carro de duas rodas maciças, puxado por uma junta de bois, aos cuidados da tribo de LEVI, destinada, especialmente, ao culto do Senhor: entre págs. 128 e 129 do seu livro, reproduz LOSTALOT-BACHOUÉ uma reconstituição do referido carro, acrescentando: "Os filhos de Gérson tinham dois carros puxados por bois e os filhos de Merar quatro para o transporte dos objetos do culto, inclusive a Arca da Aliança, guardada no Tabernáculo"[2]. SALOMON REINACH, em seu *Orpheus*, à página 5, reportando-se ao segundo livro de SAMUEL, escreve que, resolvendo Davi transportar para Jerusalém a Arca da Aliança, colocou-a num carro tirado por bois.

A conquista da Palestina foi lenta e dura: Moabitas, Amalecitas, Amonitas, Filisteus e tantos outros povos ofereceram tenaz resistência aos chefes hebreus, que afinal conseguiram dominar e explorar o país. A êsse tempo, além dos carros agrícolas puxados por bois, os Hebreus começaram a usar os carros de guerra tirados por cavalos: Salomão, o maior dos reis de Israel que, à tão decantada sabedoria, aliava uma grande visão política, teve às suas ordens, além do mais, 1 400 carros de guerra, com um tiro de 4 000 cavalos.

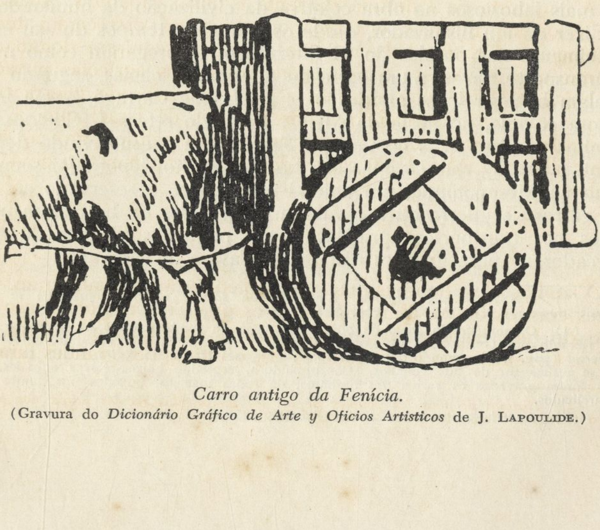
* * *

Vizinhos dos hebreus, na costa mediterrânea, habitaram, de longes eras, os bravos Filisteus, entre os quais era comum o uso do carro de bois empregado até nas guerras que faziam. Cêrca de 1195 a. C. reinava no Egito Ramsés III, o último dos grandes faraós:

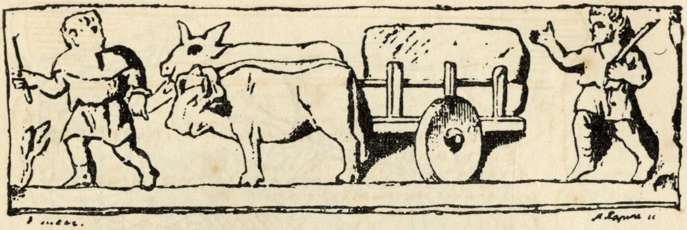
(2) *Histoire de tous les peuples depuis les temps plus reculés jusq'à nos jours.* Edição ilustrada. Tomo Primeiro. — Paris — 1859.



Carro de bois dos Purstas em luta contra os Egípcios, ao tempo de Ramsés II (1300-1234 a. C.)
(In ONCKEN, vol. I, pág. 248.)



Carro antigo da Fenícia.
(Gravura do *Dicionário Gráfico de Arte y Oficios Artisticos* de J. LAPOULIDE.)



Carro de bois da Grécia.
(Gravura de uma reprodução existente no *Dicionário das Antigüidades Gregas e Romanas* de DAREMBERG E SAGLIO.)

nesse tempo, uma formidável coligação de povos do leste e oeste da monarquia lhe ameaçou a existência. Entre êstes estavam os Filisteus. Ramsés combate-os vivamente e os repele: baixos-relevos egípcios recordam estas tremendas massas humanas em movimento; nelas se vêem, dizem A. MORET e G. DAVY[3], "os filisteus, reconhecíveis por suas espadas, suas armaduras, pelo turbante ornado de penas, formando comboios com pesados carros de duas rodas inteiriças, arrastados por quatro bois, e nos quais se amontoavam mulheres, crianças, provisões e tôda a sórdida bagagem de um povo migrador"[4].

*

* *

Dez séculos antes da nossa era os Fenícios já traficavam no Mediterrâneo e nas terras a oeste da cadeia do Líbano. Operários dos mais laboriosos na obra coletiva da civilização da humanidade, no dizer de um historiador, desde os primeiros tempos do seu estabelecimento nas ourelas do Mediterrâneo, empregaram como meio de transporte terrestre um carro de duas rodas cheias, segundo nos revelam baixos-relevos assírios e as estelas de Cartago, a sua mais famosa colônia, no norte da África. Segundo refere J. CONTENAU[5], o animal de tiro mais comum na Fenícia era o asno, vindo depois o boi; o cavalo, que só apareceu no país muito depois, foi sempre, como na Mesopotâmia, um animal mais nobre e reservado ao tiro dos carros de guerra ou à cavalaria. Os carros de bois eram utilizados nos transportes agrícolas e nas pequenas viagens de seus mercadores: para grandes distâncias usavam as caravanas.

(3) *Des clans aux empires. L'organisation sociale chez les primitifs et dans l'Orient ancien* — Paris, 1923 — Pág. 394.

(4) O emprêgo do carro de bois como arma de combate entre os antigos é também referido por GUILHERME ONCKEN, no primeiro volume de sua monumental *História Universal* (pág. 248), quando recorda a luta de Ramsés II, rei do Egito, contra os *purstas* que se utilizavam de tais veículos. Confirmando-o, reproduz baixos-relêvos egípcios, nos quais foram gravados os carros dos bárbaros, de rodas maciças, puxados por quatro bois emparelhados.

(5) *La Civilisation Phenicienne* — Paris, 1926.



Carro de bois na guerra troiana. Gravura de um fragmento de retábulo ilíaco.
(In *Dicionário das Antigüidades Gregas e Romanas* de Daremberg e Saglio.)

Documentos irrecusáveis atestam ainda que o carro de bois foi veículo conhecido de todos os povos da Ásia Ocidental, desde a Troada e a Bitínia, ao norte, até os confins dos desertos da Arábia, ao sul. Assim também entre os povos iranianos, medas e persas, e os que habitavam as terras feracíssimas da península indostânica.

*
* *

Os iranianos utilizaram-no nos transportes pacíficos e nos de guerra. Clément Huart[6] ensina que, desde os seus primórdios, os medas foram um povo de pastôres, que criavam cavalos, bois, carneiros e cabras e que se transportavam em carros, de rodas e eixos grosseiramente talhados em troncos de árvores. Tais veículos sempre foram empregados nos transportes agrícolas do Irã, permanecendo quase os mesmos até os tempos modernos.

Quanto aos arianos da Índia, os Hindus, sabe-se que o transporte em carros de bois remonta ao tempo do seu primeiro estabelecimento no vale do Indo ou Sindh. Na Índia, diz Gaston Courtillier[7], o boi lavrava e puxava carros. Por seu turno, Ernest Mackay[8] afirma que o carro tirado por bois era o veículo normal

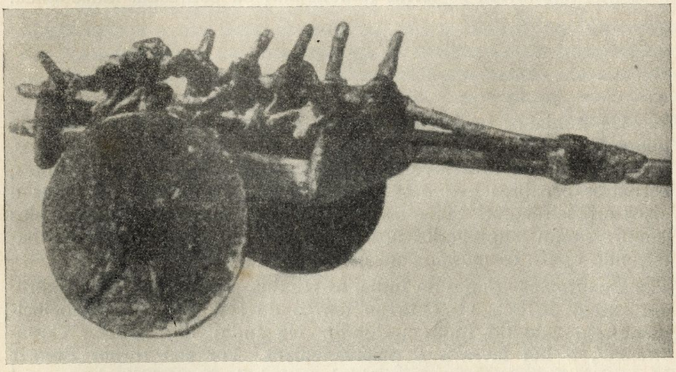
(6) *La Terre antique et la civilisation iranienne* — Paris, 1925.
(7) *Les anciennes civilisations de l'Inde* — Paris, 1930.
(8) *La civilisation de l'Indus* — Paris, 1936.

das populações que viviam no vale do rio Indo e que as investigações feitas sôbre o seu passado não revelaram a presença de carros de guerra, o que arrima a hipótese de que essas populações não eram guerreiras, nem foram, durante milênios, ameaçadas por outros povos.

Os carros, na Índia, não só serviam para o transporte de produtos e mercadorias, mas também para a condução de pessoas e até dos deuses. Eram, a princípio, de duas rodas inteiriças: James Henry Breasted[9], em magnífico trabalho a respeito dos tempos antigos, reproduz a gravura de uma roda de 2500 a.C.: é roda inteiriça, certo um disco circular cortado num tronco. Os primeiros carros tinham duas rodas, aparecendo depois carros de quatro, também cheias, mas já construídas com várias pranchas de madeira, com travessas de refôrço, na parte exterior: tais, por exemplo, as rodas do carro sagrado do pagode de Negapatã, reproduzido na *Geographie Générale* de L. Gregoire (1888). Surgiram depois as rodas de 8 a 10 raios.

Os séculos vencidos e os progressos realizados, sobretudo nos últimos tempos, não o alijaram das fainas dos campos e de outros serviços: ainda hoje rodam na grande península indostânica milhares de carros tirados pelos robustos e diligentes zebus, quando não pelos búfalos.

Ernesto Henrique Haeckel, sábio naturalista e biologista alemão (1834-1919), que viajou de 1881 a 1882 em partes da Índia, deixou-nos um sugestivo depoimento a respeito dos transportes na ilha de Ceilão[10]. Falando da viagem de Galla a Colombo, cidades



Modêlo de bronze de um carro de Bagnoregio, Roma.
(Gravura na *Enciclopédia Italiana.* Vol. IX, pág. 160.)

(9) *Ancient times. A History of the early World* — Boston, 1935.



Carro Romano de bagagens, gravado na Coluna de Marco Aurélio.
(DAREMBERG E SAGLIO – Vol. III. Pág. 417.)

da famosa Taprobana, escreveu: "Depois de estar munido de recomendações para Galla e de haver feito diversas compras em vista de minha estada em Belligemma, embarquei as minhas dezesseis caixas em um grande carro de duas rodas tirado por bois; êste veículo devia estar, dentro de oito dias, em Galla. Os carros são, pouco mais ou menos, os únicos meios de transporte usados em Ceilão, onde quer que haja caminhos. Os maiores, dentre êles, podem carregar sôbre as suas fortes rodas até quarenta quintais e são puxados por quatro parelhas de robustos bois de corcova (zebus) do maior tamanho. Não é pela cabeça dos animais que se fixa o jugo, mas, simplesmente, pelo pescoço, imediatamente na frente do cupim gorduroso, que serve de ponto de apoio. O carro é inteiramente recoberto de um teto cilíndrico formado de fôlhas de coqueiro entrelaçadas, a fim de pôr a carga ao abrigo das chuvas torrenciais dêste país. Na frente e atrás esteiras tecidas com as mesmas fôlhas fecham o carro. A carga deve ser hàbilmente distribuída no estrado, de maneira que o centro de gravidade caia sôbre o eixo. O condutor senta-se na frente sôbre o cabeçalho ou timão, imediatamente atrás dos bois ou entre os mesmos, e sem cessar êle os estimula com os seus gritos ou batendo-lhes nas ancas. Centenas dêstes carros, puxados por dois ou quatro zebus, rodam constantemente nos caminhos. Entre êstes veículos, mais rápidos, porém, chegando a andar de trote acelerado, circulam carros menores também puxados por bois: tais são os *bullock-bandy* e os *hackery*"[11].

(10) *Lettres d'un voyageur dans l'Inde* – Trad. do alemão de CH. LETAURNEAU. Paris, 1883.

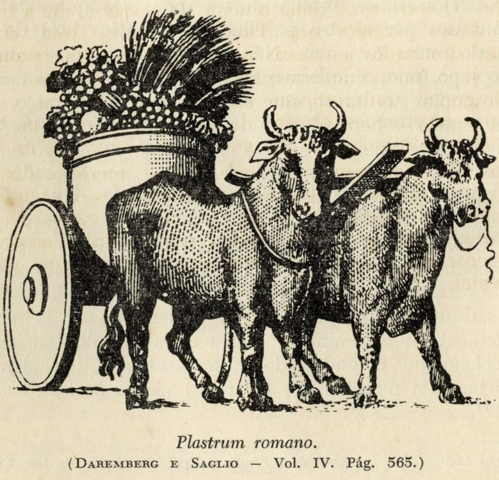
(11) O "bullock-bandy" e o "hackery" são carros leves, próprios para o transporte de passageiros; nêles se atrelam elegantes e espertos novilhos.

II

À civilização helênica, precedeu, na Egeida, a que teve como centro a bela ilha de Creta, hoje Cândia, ao sul do Peloponeso. Dessa requintada civilização, da qual disse ADOLPHE REINACH, "que não desaparecera sem deixar traços, como se fôra esplêndido meteoro, porque projetou a centelha sagrada na Grécia imortal", ficaram documentos incontestáveis, que as modernas escavações vão revelando. Entre as suas atividades econômicas figurava, em primeira linha, a criação do gado bovino, que fornecia aos habitantes carne e leite para a alimentação e o trabalho na charrua e nos carros de transporte. O uso dos carros de duas rodas maciças era comum entre os cretenses, a princípio todos puxados por bois, por isso que o cavalo só apareceu em Creta muito tempo depois[12].

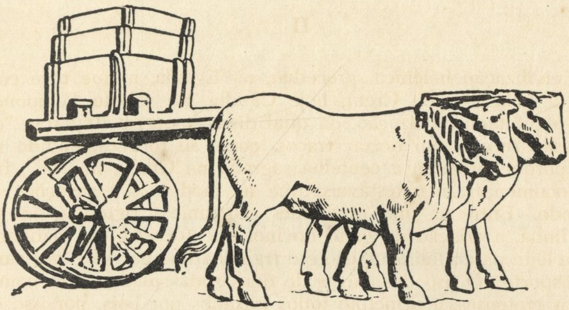
Na Grécia, a menor das penínsulas que terminam a Europa em frente ao mar Mediterrâneo, que ia exercer influência tão decisiva nos destinos da humanidade, acamparam os helenos, oriundos como outros povos da Europa dos planaltos centrais da Ásia. Aí, nessa terra encantada, fundaram, desenvolveram e aperfeiçoaram a mais luminosa civilização da antigüidade, quiçá de tôdas as idades.

No instrumental dos trabalhos rurais dos tempos homéricos e hesiódicos, encontrava-se um veículo de duas rodas, tirado por bovinos, cuja criação se intensificara desde os primeiros dias. Êste carro



Plastrum romano.
(DAREMBERG E SAGLIO — Vol. IV. Pág. 565.)

(12) GUSTAVE GLOTZ — *La civilisation égéenne.* Paris, 1923.



"Carrus" carregado com fardos. Baixo-relêvo na Coluna Trajano.
(Daremberg e Saglio — Vol. I. Pág. 929.)

era preposto ao transporte dos produtos da lavoura: nem êle podia faltar numa terra em que a agricultura era, segundo o sábio Sócrates, citado na *Econômica* de Xenofonte, a "mãe e nutriz de tôdas as artes". Gravuras da época hesiódica recordam-lhe a estrutura: uma longa caixa montada sôbre duas rodas maciças. Puxavam-no juntas de bois, animais de trabalho por excelência, na charrua ou nos carros: em tão alta conta os gregos tinham os bois que, certas legislações, como a de Pitágoras, proibiam enviar-se ao matadouro os de trabalho. O carro rural tinha o nome de *amaxa* e, diz a tradição, foi num dêsses veículos que Príamo, rei de Tróia, conduziu os presentes destinados a aplacar a cólera de Aquiles, trazendo de retôrno o corpo inerme do bravo Heitor. O que é certo é que, no *amaxa,* os gregos transportavam as colheitas, madeiras e pedras para as suas construções, objetos de uso e, nos primeiros tempos, víveres e armas dos soldados em guerra e, até mesmo, os feridos.

Outros tipos de carros mais leves e mais aperfeiçoados foram surgindo: carros de rodas radiadas de cujos modelos Alfred Haddon dá um quadro à página 145 de seu citado livro; carros de quatro rodas; carros tirados por mulas e por cavalos, êstes empregados, principalmente, em passeios, nas corridas públicas e na guerra à moda oriental.

CAPÍTULO III

O carro de bois em Roma e a sua disseminação pelo Império

Na Roma antiga a presença do carro como veículo de transporte e arma de guerra é assinalada desde as suas origens. O carro fôra antes conhecido pelos povos itálicos, entre os quais surgiu a predestinada cidade do Tibre que os avassalou a pouco e pouco. Dados o pendor agrícola e guerreiro da nova comunidade do "Latium" e as crescentes exigências de sua cultura em ascensão, não é de admirar que se multiplicassem, com os anos, as formas e espécies de veículos, não só por natural desenvolvimento, mas também ao contato de outros povos e de outras civilizações, que foram sendo subjugados ao inexorável domínio romano.

Sem dúvida, o primeiro carro romano foi o que se chamava *Plaustrum*, em tudo semelhante ao *Amaxa* grego — carro próprio de um povo originàriamente camponês: novos tipos, porém, foram aparecendo e não sabemos de civilização antiga que apresentasse tão grande variedade.

De feito, em pleno apogeu do Império Romano, rodavam na poderosa cidade ou nos seus domínios nada menos de dezenove variedades de veículos tirados por animais, com diferentes nomes e de emprêgo em serviços distintos: carros do campo e da cidade, carros de nobres e de plebeus, carros de paz e de guerra, carros de bois e de cavalos, carros de mulas e de cabritos, etc.

Sabemo-lo através dos documentos que nos relembram a mais poderosa organização política da antigüidade: aqui as narrativas de seus escritores ou os versos de seus poetas imortais, ali as gravuras que os reproduzem em pedra, em medalhas, em mármores funerários, em pinturas desenterradas, nos baixos-relevos esculpidos nos arcos e colunas (Antonino, Trajano). Com estas fontes, podemos ter uma idéia, mais ou menos exata, da forma, da estrutura e dos característicos dominantes nessa ou naquela variedade dos carros romanos.

Enumeremo-los, em resumo:

ARCERA: carro de quatro rodas radiadas, coberto e todo fechado, tirado por cavalos, usado no transporte de pessoas inválidas, idosas ou enfêrmas.

BENNA: carro de origem gaulesa, de quatro rodas radiadas, tirado por cavalos, destinado a conduzir pessoas e bagagens.

BIGA: carro de duas rodas radiadas, puxado por dois cavalos, usado nas corridas públicas e na guerra.

CARPENTUM: carro de duas rodas maciças, coberto por uma tolda e tendo aos lados cortinas, tirado por cavalos ou mulas, destinado ao transporte de pessoas de alta distinção: aparece às vêzes com o nome de *Arcuatus carrus.* Havia ainda o *carpentum* fúnebre para a condução das cinzas e estátuas de um morto de alta hierarquia e o *carpentum* empregado em trabalhos de campo, aliás muito comum.

CARRUCA: carro de quatro rodas radiadas, tirado por cavalos, tendo como estrado uma espécie de poltrona, destinado ao transporte de altas personalidades. Era um carro luxuoso, ornado de esculturas de bronze ou de marfim. Ao tempo do Império a "Via Appia", a mais antiga das grandes estradas romanas, ligava-se à "Via Latina" numa praça chamada "Area Carruces", onde terminava um serviço de carros desta espécie (carrucæ) que transitavam na primeira: aí havia vastas cavalariças e um local onde se reuniam os cocheiros (schola carrucariorum)[1].

CARRUS: pequeno carro de origem céltica ou etrusca, introduzido em Roma na era republicana, de duas rodas radiadas, tirado por bois, cujo leito era fechado por meio de tábuas, utilizado principalmente no exército para o transporte de víveres e bagagens (impedimenta).

CISIUM: carro leve de duas rodas radiadas tirado por dois cavalos, com estrado fechado atrás, usado em viagens rápidas, conduzindo duas pessoas, inclusive o condutor.

CLABULARE: grande carro de quatro rodas radiadas, puxado por cavalos, de estrado descoberto, cujos lados eram feitos de caniço, destinado a transportar mercadorias e, às vêzes também, pessoas. No Império era muito empregado no transporte de soldados.

COVINUS: carro modelado por um antigo carro de guerra usado pelos Belgas e antigos Bretões: de rodas radiadas, em geral tirado por cavalos, era dirigido pelo próprio dono em viagens e passeios.

CURRUS: carro de duas rodas radiadas, tirado por cavalos, cujo estrado era fechado de todos os lados menos pela traseira por onde se entrava. Variedade do *currus* era o chamado *"Currus triumphalis"* — o carro triunfal que conduzia os generais romanos em seu "triunfo": êste era de estrado circular, fechado, cheio de soberbas decorações; outra variedade era o "Currus Falcatus", pròpriamente o carro de guerra usado pelos romanos.

ESSEDUM: também dito *esseda,* carro de duas rodas radiadas, aberto na frente e fechado atrás, de regra tirado por cavalos ou mulas e empregado em Roma nos usos ordinários. Êste carro foi uma adaptação romana de um carro de guerra usado habitualmente pelos Bretões, Gauleses e Belgas e do qual nos dá uma descrição JÚLIO CÉSAR.

(1) LÉON HOMO, *La Rome Antique.*

PETORRITUM: de origem gaulesa, era um carro de quatro rodas radiadas, de leito descoberto, que servia entre os romanos para o transporte de escravos e de pessoas de humilde condição.

PILENTUM: carro de duas ou quatro rodas radiadas, bastante alto, tirado por cavalos ou mulas, empregado pelos romanos nos dias de gala, em vez do *carpentum*, mais modesto. Era, principalmente, o veículo das maratonas romanas e das vestais.

PLAUSTRUM: carro de duas rodas maciças, tirado por bois, empregado sobretudo nos trabalhos do campo, no transporte de pesados fardos e de objetos de tôda natureza. É o carro rural por excelência entre os romanos.

PLAUSTRUM MAJUS: carro de quatro rodas radiadas, tirado por cavalos, com leito descoberto, onde se colocavam os carregamentos. Era um carro de transporte de mercadorias.

PLOSTELLUM: é um *plaustrum* de pequenas dimensões que era tirado por parelhas de cabritos ou carneiros; empregavam-no os camponeses romanos em transportes leves.

RHEDA: carro de origem gaulesa, grande e espaçoso, de quatro rodas de oito raios cada uma, tirado por cavalos ou mulas, cujo estrado apresentava grande número de assentos para comodidade dos passageiros e de suas bagagens.

SARRACUM: carro de duas rodas maciças, tirado por cavalos ou mulas, em geral empregado pelos camponeses romanos para transportar-se com as suas famílias e produtos, rumo aos mercados das cidades.

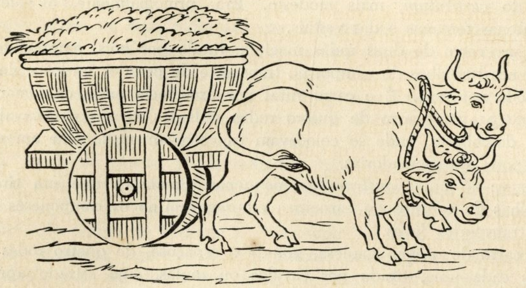
TENSA: também *thensa*, carro de duas ou quatro rodas radiadas, puxados por várias espécies de animais como fôssem cavalos, elefantes, etc. Era o carro das cerimônias religiosas sôbre o qual se transportavam com tôda a pompa as imagens dos deuses nos jogos do Circo. A *tensa capitolina* ficou célebre entre os veículos de sua classe pela riqueza dos seus ornatos e artística decoração.

De tôdas estas espécies de veículos o que mais interessa ao nosso objetivo é o *Plaustrum* e isto porque o carro de bois do Brasil, que nos foi trazido pelos portuguêses desde o início da colonização, é seu descendente em linha reta. Assim sendo, descrevamo-lo mais de espaço.

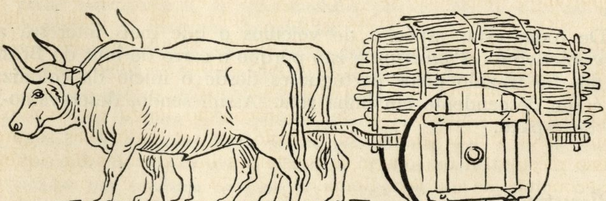
O Plaustrum.

O *Plaustrum* é o carro típico e primitivo das regiões itálicas, talvez de origem etrusca, pois que Roma foi afinal, na frase de LÉON HOMO, a mais bela criação dos etruscos. Era um pesado e grosseiro instrumento agrícola de transporte, adotado pelos lavradores romanos em suas fainas de granjeio e colheitas e que ainda hoje se vê rodar em meio das lavouras italianas.

Compunha-se de duas partes principais: o rodado e o lastro ou mesa como se diz hoje. O rodado constava de duas rodas liga-



Plaustrum (Roma).



Carro de bois (Rio de Janeiro).

das por um eixo. As rodas eram maciças (*tympana*), perfuradas no centro, onde se embebia o eixo, ora feitas de um só tronco de árvore, ora formadas pela junção de pranchas de madeira, ligadas entre si; o eixo (*axis*) era de madeira e girava com as rodas, para o que tinha entalhes onde trabalhavam peças de madeira (*arbusculæ*), prêsas ao estrado. O estrado era um lastro de tábuas, do qual partia o timão ou cabeçalho (*temo*) para a atrelagem das parelhas de bois. Sôbre êste estrado se dispunham as cargas, adaptando-se ao mesmo vários dispositivos para melhor acomodação e segurança dos produtos e coisas transportados, como fôssem hastes laterais, esteiras, tábuas, não raro uma grande cesta (*scirpea in plaustro*). O atrito das madeiras do estrado contra os entalhes do eixo produzia um rangido característico. Basta, diz GEORGES LAFAYE, no soberbo *Dicionário das Antigüidades Gregas e Romanas* de DAREMBERG E SAGLIO, ter ouvido os carros ainda em uso no país basco para compreender-se o que queriam significar os autores antigos, entre outros VERGÍLIO e OVÍDIO, quando falam dos carros gemedores e estridentes (stridentia plaustra). (VERGÍLIO — *Georgicas*, OVÍDIO — *Tristia*). Ao *plaustrum* atrelava-se uma ou mais juntas de bois, cangados pelo *jugum* que se atava ao temão por meio de uma comprida correia de couro chamada *cohum, lorum* ou então por uma chavelha de madeira. O condutor do *plaustrum* nomeava-se *plaustrarius, jugarius,* às vêzes *bubulcus,* o qual para tanger os animais empunhava o *stimulus,* ou fôsse uma vara comprida que terminava por uma ponta de ferro aguçada.

Foram êstes pesados e tardos veículos tirados por bois os mais usados pelos romanos em seus trabalhos agrícolas, carreando as sementes e os adubos para as leiras, as colheitas para os celeiros, transportando tôda sorte de objetos e de materiais, até mesmo as pessoas do campo: caracterizavam-no, sobretudo, a união sólida das rodas com o eixo que com elas girava, dando-lhes uma resistência e segurança de todo em todo necessárias em maus caminhos e em terrenos ladeirosos e acidentados.

O *plaustrum* quase não se modificou ao longo da evolução romana: ficou sendo sempre um veículo rústico, lento, mas seguro: por isso mesmo foi um dos mais prestantes instrumentos da riqueza e da economia da gloriosa Roma.

Com a expansão romana além da península, com a conquista que se irradiou por todos os rumos do mundo conhecido, com a conseqüente romanização das nações subjugadas, que tudo recebiam do Tibre, o *plaustrum* e outros tipos de carros usados em Roma se disseminaram pelo Império. Os *plaustra* rodaram lentos, no correr dos anos, pelas estradas que, da Roma "victrix, invicta, aeterna parens", se dispartiam para as regiões mais longínquas do Império e, onde chegavam, aí ficaram como úteis, econômicos e seguros instrumentos do trabalho da terra. Assim é que o encontramos desde êsses tempos recuados na Península Ibérica, com a

mesma rusticidade, a mesma solidez, a mesma firmeza, nos transportes, até o mesmo estridor que artifícios regionais, talvez, transformassem no "carro gemedor" ou "cantador".

Os carros de rodas plenas, puxados por bovinos, que ainda hoje circulam em certas regiões da Espanha e de Portugal e bem assim nas terras colonizadas por espanhóis e portuguêses, inclusive o Brasil, são verdadeiros sucessores do *plaustrum* da Roma antiga: não lhe alteraram as linhas mestras influências outras que se lhes podem notar. No mínimo constituem preciosas e utilíssimas relíquias do mundo clássico[2].

(2) Vide Árvore Genealógica do Carro de bois ao fim do livro (Anexos).

CAPÍTULO IV

O carro de bois na Península Ibérica, especialmente em Portugal

O carro de bois de duas rodas maciças ligadas entre si por um eixo de madeira, ao qual se superpõe um estrado ou mesa para a acomodação da carga, e cujo característico individualizador é o chiado que desfere ao rodar pelos caminhos, foi, na Península Ibérica, contemporâneo da conquista romana.

Os estudos até agora feitos demonstram evidentemente o próximo parentesco cultural entre o *plaustrum* romano e os carros rangedores da vasta região, não lhe alterando a estrutura as várias e pequenas modificações que foram sendo feitas no curso dos séculos e que deram origem a uma considerável riqueza de elementos etnográficos.

É sabido que a Península Ibérica fazia parte do "Orbis Romanus" e que, como em poucas regiões do dilatado Império, ali se cravou indelèvelmente a marca mais profunda de sua influência e cultura: a sua romanização foi progressiva, ativa e eficaz. Com justa razão, escreveu Menendez y Pelayo que a civilização peninsular se tornou "romana da cabeça aos pés".

Efetivamente Júlio César, Augusto e outros Imperadores romanos fundaram na Ibéria mais colônias do que em qualquer outro domínio: cidades e monumentos, indústrias e comércio, ciências e letras, leis e costumes, tudo o que constituía o patrimônio da civilização romana se derramou nas terras ao sul dos Pireneus. Raphael Altamira, numa de suas muitas louvadas obras a respeito do passado da Espanha, ensina que, entre as influências da dominação romana na Península, estava a difusão de tôdas as manifestações da civilização material — principalmente caminhos, edifícios públicos, agricultura, comércio, transportes. Certo, em meio do magnífico aparelhamento que para lá se trasladou, não faltou o modesto instrumento de trabalho que era o *plaustrum* gemedor, que, além

de ser apropriado aos terrenos acidentados da região, se adaptava, à maravilha, ao regime da pequena lavoura, decorrente de reformas administrativas então efetuadas[1]. Assim o reconhecem quantos atentam nos veículos de duas rodas cheias, puxados por bovinos, que ainda hoje rodam nas terras de Portugal, na Galiza e nos países basco e asturiano, na Espanha. Os etnógrafos portuguêses que têm estudado o carro rural, chamado comumente "carro boeiro", são unânimes no derivá-lo do antepassado romano. Felizmente, de referência aos carros de bois de Portugal, podemos dar uma idéia perfeita, graças aos estudos de VERGÍLIO CORREIA e de LUÍS CHAVES, etnógrafos de raro valor e competência. Assim, para deleite espiritual dos leitores, transcrevemos abaixo os seus estudos.

VERGÍLIO CORREIA, do "Museu Etnológico" de Lisboa, publicou a respeito dois trabalhos: o primeiro na revista *Terra Portuguêsa* (n.^{os} 21 e 23) e o segundo, no belíssimo e instrutivo volume organizado pelo "Secretariado da Propaganda Nacional", em 1940, sob o título *Vida e Arte do Povo Português.* Neste, após um estudo a respeito das primeiras formas de veículos no mundo, escreve: "O carro português tem tôda a aparência de uma invenção primitiva, e provàvelmente foi-nos transmitido sem modificações desde o tempo da conquista romana da Lusitânia. O corpo desta máquina compõe-se de um estrado de tábuas grossas, unidas, tendo uma vara perpendicular fixada a cada um dos ângulos para reter a carga. Um tronco grosso e roliço forma o eixo, e, movendo-se juntamente com as rodas, produz durante a marcha sôbre os caminhos pedregosos de Portugal uma multiplicidade de sons a mais discordante e desagradável que se possa imaginar. Para puxar êstes carros empregam-se os bois, que nesta parte da Península são notáveis pela sua beleza e docilidade. São jungidos pelos cornos, e esta maneira de aparelhar, a julgar pelo à vontade com que êstes animais arrastam os mais pesados fardos em regiões montanhosas, merecia adoção geral. O carreiro precede ordinàriamente os seus bois, tão bem domesticados, que basta um olhar ou uma pancada ligeira sôbre as hastes, para os meter no bom caminho". Era êste o tipo de carro no século XVIII, que BLUTEAU, no Vocabulário *Português e Latino* — Coimbra, 1712 — definia: "Carro é carruagem de carga tirada por bois. Consta de *leito, chaveiros, chedeiros, fueiros, chumaceiras, mesas, cadeias, cavaletes, gatos, burros, xalmas, pernas, rodas, rodeiros, cambas, eixo, tamoeiro, rêlhas, brochas, sanga, cangalhos*, etc. Carro com caixa é para cal; carro com sebes consta de um contexto de vimes tecidos, com que se acarreta estêrco..." Esta terminologia setecentista, que de longe vinha, por certo, conserva-se mais ou menos alterada, por todo o país, sendo o carro de bois de duas rodas, ao que parece, o único conhecido até o século XVIII. BRETON, nas *Voyages en Espagne et Portugal* — Paris, 1816 — que quase traduzem a obra

(1) "Ao lado do *palatium* do *dominus* as *casae* ou *casalae* dos *casarii* que cultivavam um pequeno chão" (JOÃO AMEAL. *História de Portugal,* 1940).

de Bradford, afirmava que: "Sôbre a margem esquerda do Tejo, onde o terreno é geralmente plano e arenoso, empregam desde há pouco carrêtas feitas pouco mais ou menos como as nossas, de eixos fixos e rodas compostas de raios". E isto confirma a lição do *Divertimento Erudito* de Frei João Pacheco — T. II, Lisboa, 1738, — que distingue Carro e Carrêta, definindo esta como "carruagem de carga tirada por bois, com rodas grandes de raios, à moda de sege com tudo o que tem o Carro, mas de leito mais estreito e com diferença".

De Carrêta é ainda hoje apelidado o carro de bois do Algarve, de eixo de ferro e rodas radiadas. O carro de bois de eixo de madeira, fixo ou móvel, era ainda, nos meados do século XIX, o único utilizado no Alentejo. Descrevendo o carro de bois, — tradicionalmente e etnogràficamente o carro rural português, — deve o veículo ser considerado, não sòmente no seu leito e rodado, mas também no elemento de ligação, ou seja na *pírtiga, cabeçalha* ou *cabeçalho, tiradoura, touço,* etc., a peça que sai do estrado e vai juntar-se ao *jugo* ou *canga,* estabelecendo a comunicação corporal imediata com os animais de tiro. Jugos e cangas proporcionariam, pela sua forma e decoração, assunto para um capítulo especial, e dos de maior interêsse etnográfico, bem o tendo compreendido o polonês Eugênio Frankowsky, que na *Terra Portuguêsa* publicou um magistral estudo sôbre a morfologia dêsses complementos do carro. Na resenha que vamos fazer do carro rural das diversas províncias portuguêsas, indicar-se-ão também as particularidades marcantes do jugo e da canga. O carro do sul, do Algarve e do Alentejo, puxado por muares ou por bois, não oferece, aos olhares gulosos de pitorescos, tantos motivos de atenção, como o do centro e do norte do país. Todavia, quer a *carrinha,* leve e pintalgada, quer a *carrêta,* de leito gradeado, ou toldada, apresentam, amenizando o aspecto utilitário das peças, pormenores de construção, aparelhamento e arreios, — a forma dos jugos, o sistema de tiro, o trabalho dos carros, o bordado e colorido dos panos de aparato, dignos de atenção. Pode dizer-se que o carro de eixo de madeira, móvel, o carro *cantadoiro,* não ultrapassa a mesopotâmia tejo-sadina. O carro rural estremenho, apesar da vizinhança da capital, conserva ainda em numerosos exemplares os jogos de rodas ligadas ao eixo de madeira, e a forma retangular do leito como se vê nas ilustrações das obras de Murphy e Bradford. Oferece dois tipos: o carro *saloio* e o carro *ribatejano;* o primeiro usado no Têrmo de Lisboa, entre o mar e o Montejunto; o segundo entre o Montejunto e o Tejo, distintos principalmente pela forma das rodas. O carro *saloio* é pesadíssimo, de estrado composto por um tronco central, o *cabeçalho,* a que se ligam, por meio de *cadeias,* as *mesas* da armação retangular do leito. Duas *bonecas,* delimitadas inferiormente pelos *cocões,* fazem pousar o leito sôbre o eixo, que, sob elas e entre os cocões, gira. A parte do eixo que entra em contato com as bonecas chamam os *moentes,* que são protegidos por gatos de ferro

para evitar o desgaste rápido. As rodas são espêssas e quase cheias; formadas de *cambas* curvas e *meão* central, largo, com *rêlhas* e *sôbre-rêlhas* interiores e exteriores de refôrço que antes foram de madeira e agora são de ferro. A roda cheia usou-se na antigüidade e perdura no Chile, no Cáucaso e Armênia, na Sardenha e na Península Ibérica, na Biscaia Guipúzcoa e Navarra, nestas regiões ligada a carros de leito retangular. Em Portugal a roda mais cheia é a saloia, seguindo-se a do Distrito de Bragança, com orifícios circulares. A canga do carro saloio é reta na parte inferior, donde saem os *canzis*, em cujas *mossas* se prendem as *brochas* de couro, que passam sob a barbela dos animais. Na parte superior apresenta duas cabeceiras, e sôbre elas se enlaçam e cruzam as correias das *piaças*, que ligam o jugo, pousado sôbre o cachaço dos bois, às hastes dos mesmos, facilitando o tiro. O *tamoeiro* liga o *temão* ao jugo, e uma *passadeira* atravessa de canzil a canzil, por um orifício do cabeçalho. O carro *ribatejano*, também de leito retangular, mostra as rodas cheias, como os carros do Centro e da Beira, patenteando contudo a particularidade da existência de *travessas* removíveis, perpendiculares ao meão, atravessando os vazios entre êste e as cambas. Estas travessas encontram-se até ao limite do Distrito de Coimbra. As cangas são parecidas com as do carro saloio, mais roliças todavia, e providas de *cangalhos*, entalhadas de *semossas*, ligando-se ao temão, e à cabeça e chifres dos animais, pelo *tamoeiro*, as *piaças* e as *brochas*. Na parte central do país mantém-se ainda a forma retangular do leito do carro, mas aparece, ao lado dessa feição, outra em que a parte dianteira se torna aguçada, acentuando-se, à medida que se sobe para o norte, êsse tipo de estrado, modificada todavia a sua contextura, pois numa zona que vai da foz do Mondego às abas da serra da Estrêla, por exemplo, o aguçamento é devido ao avanço das tábuas do leito desacompanhadas dos *chedeiros*, e, fora dessa região, são as próprias *chedas* que se encurvam em arco conopial — Beira Litoral e Entre-Douro e Minho —, semicircular — Baixo Douro —, etc. A forma geral do leito toma também, em muitas localidades, um dispositivo oval. A nomenclatura pouco varia: o *mium* ou *miúlo* da roda; o toiço e o *solho* do leito; as *treitoiras* dos *coucões;* o *empoladoiro* do eixo... Por todo o Distrito de Viseu, exceto na parte que corresponde a Lamego, existe um só tipo de carro, com dois sistemas de tiro. No Baixo-Distrito, em tôda a região cortada pelo Dão e seus afluentes, orlada pelo curso superior do Mondego, usa-se a *canga*, semelhante à de Coimbra, e que portanto podemos considerar vinda do sul. No Alto-Distrito, emprega-se o *jôgo de molhelhas*, que desce até aos Concelhos de Vouzela e Oliveira de Frades, margens do Vouga. O carro de Viseu, e, de um modo geral, os da Beira Alta, mostram as mesas do leito unidas ao cabeçalho. As rodas constam de *mium* e *cambas* atravessadas internamente com *rêlhas* de madeira, e reforçadas no exterior com *meias-luas* em crescente, e *sôbre-rêlhas* direitas, de ferro. É a Beira-Alta, ao con-



Carro de bois de Portugal (Douro).



Carro de bois de Portugal (arredores de Lisboa).

trário da Beira-Baixa, cuja parte oriental se encontra penetrada por influências espanholas, uma das regiões onde os carros de bois, construídos para animais de pequeno porte, ostentam maior pureza etnográfica. Ao longo da corrente do Douro se vai preparando uma forma de carro, que alcança definição na área da atual província da Beira-Douro, na zona de ásperos declives das duas margens do rio, Lamego e Vila Real. Tal veículo, construído principalmente para o transporte de cascos pelas empinadas veredas e calçadas durienses, é extremamente leve, de leito e rodado, um e outro o mais esvaziados que é possível de pesos inúteis, sem que perigue contudo a coesão da peça. As chedas encurvadas prolongam-se um bom pedaço para além da última *cadeira* do leito, a fim de nelas se depor uma pipa atravessada, o sustento dos animais, ou o que fôr mister. Ao estrado chamam *chedeiro* e *cabeçalho,* como no sul, à vara de tração. Entre as *cambas* e o *miúlo,* os *olhais* são os mais amplos de tôdas as rodas de carros portuguêses. Rêlhas de pau atravessam, e sôbre-rêlhas de ferro abraçam as rodas. As *chedas* são vazadas de orifícios próprios para sustentar os *estadulhos.* No extremo do cabeçalho crava-se o *chavelhão,* em que se prende o correame de ligação ao jugo. É de fato o jugo roliço, encurvado, recortado, — de um gôsto tão primitivo que se encontram, semelhantes, na idade dos metais, — que pesa sôbre as cabeceiras enchumaçadas das molhelhas de couro, franjadas a vermelho. Os bois puxam, na região, exclusivamente com a cabeça. Abandonada a zona das cangas é justo que se aponte, de acôrdo com Eugênio Frankowsky, a evolução morfológica dêste acessório do carro, que êle expôs luminosamente no artigo *Canga e Jugos Portuguêses,* publicado no n.º 2 da revista *Terra Portuguêsa.* Ao longo do litoral e subindo, passa-se da canga dos arredores de Lisboa e da Estremadura, para a de Coimbra. Numa e noutra a parte central levanta-se um pouco, ostentando duas aberturas com os orifícios dispostos como ganchos, constituindo tudo os *mourões,* quase sempre adornados de desenhos riscados: — cruz, sino-saimão, rosetas. Ora, nos arredores de Aveiro, os *mourões* começam a aparecer incorporados numa única elevação trapezoidal, provida de duas aberturas para a passagem do *tamoeiro.* Essa elevação central alastra depois e alcança as extremidades da canga, que assim se torna um largo mostrador, propício à lavoura artística. Fêz época a comparação destas cangas ornadas com as *pedras formosas* de Briteiros, bem como a filiação dos seus enfeites na arte castreja. Trata-se de pura e simples arte popular portuguêsa, de origem relativamente moderna, não ultrapassando muitos dos seus motivos o começo ou meados do século XIX. Os frontais das cangas minhotas apresentam-nos decoração entalhada e decoração recortada, acrescendo à variedade dos desenhos a policromia que realça, e por vêzes as aplicações metálicas e os penachos do pêlo. Tão formosas peças, que se sustentam sôbre o cachaço dos animais por meio de cangalhos ou de coleiras de madeira, vêem-se nos animais em trânsito

e nos que lavram os campos, custando a convencer-se os estrangeiros, que contemplam os exemplares transportados aos museus etnográficos, da sua utilização permanente. Resta-nos tratar dos carros do Distrito de Bragança, certamente os mais primitivos do nosso país. Em Moncorvo, em Vimioso, em Miranda, e respectivas zonas de influência, o carro diverge de todos os passados em revista, quer pelo leito, quer pelo rodado. O leito, que ali se denomina *sobrado,* é constituído por uma *cabeçalha,* ou *cabesnalha,* prolongada por *varas,* ligadas por cadeias. O sobrado assenta sôbre *coucilhões,* e o eixo do rodado gira sob êles balizado pelos *entreiteiros.* Não falta sôbre o leito a *engarela* ou grade de tábuas, composta de *banzos* verticais, que se cravam nos *barbiões* salientes, e de *latelas* horizontais. Os nomes são menos comuns que os até agora encontrados, e não admira que isso aconteça numa região de dialetos. E estranha deveras é a armação do leito do carro, constituído, nos seus elementos principais, por um único tronco serrado ao meio separado em duas varas e estas encurvadas a fogo. Êsse é precisamente o sistema de construção dos velhos carros sardos, e foi essa a forma que BREUIL encontrou em certas pinturas esquemáticas da serra Morena central, apresentadas como trenós. Encontram-se carros da mesma contextura em Leão e Astúrias — por exemplo, em Porferrade e Llanes, estudados por FRANKOWSKI — variando porém as rodas, quer cheias, quer de travessas, pois os dois tipos coexistem nessas províncias. A ligação etnográfica luso-espanhola é, neste caso, flagrante, sendo parecidas também as nomenclaturas. O mesmo pode dizer-se dos carros minhotos e galegos, semelhantes na estrutura. Todavia na Galiza não há cangas floridas. Quanto às rodas, essas são em Trás-os-Montes oriental cheias, formadas de três tabuões, que constituem a camba e o meão, furados por dois orifícios circulares a que chamam *elos.* A espiga do eixo de madeira aflora no exterior do meão, sendo prêsa por um *entrouço.* Ao rasto metálico chamam *ferragem,* que é segura com pregos. Por vêzes sôbre os meões pregam *gatas* ou *canteiras.* Os bois puxam com os chifres. Sôbre a cabeça dos animais colocam *melenas* ou *coberteiras* de pele de cão ou de burel. Os jugos são recortados delicadamente em curvas e contracurvas, tendo as extremidades afeiçoadas em botão. Na face externa vê-se muitas vêzes uma *gata* de ferro, onde penduram a machada de trabalho".

*

* *

LUÍS CHAVES, também do Museu Etnológico, grande espírito e maior coração, a quem nos dirigimos solicitando informes e sugestões, brindou-nos com um substancioso estudo, que transcrevemos na íntegra[2].

(2) O notável trabalho de LUÍS CHAVES foi publicado em o n.º 38 do ano V de *Letras e Artes.* O artigo é precedido por gentil e honrosa oferta, nos seguintes têrmos: "Ao Exmo. Sr. Ministro Bernardino José de Souza (Rio de Janeiro)". Aqui registramos o nosso profundo reconhecimento pela homenagem do ilustrado cientista luso. O artigo é ilustrado por oito gravuras que não foi possível reproduzir.

O Carro de Bois

..."Hic currus fuit"... Do trenó primitivo ao carro de rodas, a evolução lógica deve ter sido esta: a) *trenó de escorregamento* ou *arrasto*, como barco de fundo chato a rasar o solo; — b) *trenó-zorra*, estrado com aplicação de toros rolantes, que transformaram o arrasto em rolamento; — c) *carro-estrado de rodas*, por simplificação e redução dos volumes dos toros roladores e discos móveis solidàriamente com o seu eixo comum (como em — b).

Cada uma destas fases do desenvolvimento, a ver dos modelos sobreviventes, e por comparação com os usos atuais em todos os povos, teve de alcançar aperfeiçoamentos sucessivos. Em síntese foram decerto assim:

a) 1.º — O *trenó natural*, de dois ramos angulares, arrancados a uma árvore, a princípio sem travessas e depois reforçados com elas.

2.º — O *trenó artificial*, feito de dois ramos convergidos à frente e seguros por cravamento.

3.º — O *trenó-estrado*, com as travessas tão aproximadas que se juntaram a ponto de formar o estrado com ou sem refôrço ou proteção contra o desgaste por atrito de arrastamento.

b) 4.º — O *trenó-estrado, com rolos móveis* sôbre si, dispostos a tôda largura por baixo do estrado.

5.º — O *trenó-estrado, com rolos* adelgaçados na parte subjacente ao estrado, e mais grossos, encabeçados em forma de tambor, nos extremos salientes.

6.º — O *trenó-estrado*, com estas cabeças terminais do toro-eixo de rolamento, reduzidas a discos de diâmetro correspondente à espessura natural: zorra.

c) 7.º — O *carro-estrado*, zorra alteada, de rodas pequenas, cheias, cravadas no eixo comum, móvel (o primitivo rôlo).

8.º — O *carro-estrado* com as rodas altas, cheias e maciças.

9.º — O *carro-estrado: a*) retangular; *b*) de frente avançada em ponta ou em arco; *c*) de braços estruturais arqueados, ligados à frente em forma de proa, a lembrar o primitivo trenó; com as rodas mais ou menos abertas por óculos cavados na espessura (circulares ou semicirculares), solidárias com o eixo comum.

Como nos tempos primitivos

Exemplares há de cada uma destas formas evolutivas. No campo agrícola, a necessidade imediata de transporte de pedra

grossa leva ainda hoje o homem a improvisar o primitivo trenó. Dois ramos da mesma árvore, cortados pelo mesmo nó, formam-lhe o esqueleto; na junção, proeminente, crava-se o prumo, a que se atrela o cabo (corda ou vara) de tração animal ou humana. Quando se trata de pedra miúda, que se acumularia entre os dois ramos e dificultava o transporte, começa a guarnição de travessas. Estas, que já muito separadas e a servir de refôrço, podendo reduzir-se a uma só, capaz de impedir o esgarçamento do ângulo do trenó, vão aumentando de número. Aproximam-se, ligam-se e formam finalmente o estrado.

VERGÍLIO CORREIA, no seu estudo do "Carro Rural", menciona especialmente o *corso,* — "feito de duas grossas pernadas de um tronco, cortadas em ângulo agudo, sôbre cujo vértice estava cravada uma estaca roliça a que se ligava o cambão com que a alfaia era arrastada pelas vaquinhas do Montemuro"[*1], essa região curiosíssima sob os aspectos geográfico, etnográfico e panorâmico, estudados com esmêro por AMORIM GIRÃO[2] em 1940. Êste *corso* "serve para *acorsar* as pedras que dividem os lamares das veigas".

FRITZ KRÜGER em *Die Hochpyrenäen — C) Landliche Arbeit,* vol. I[3], estuda os dispositivos do transporte de arrasto em trenós, desde as formas mais primitivas. No "3.º tipo", da classificação evolutiva apresentada, menciona os *corsos* de Campo-Benfeito (Montemuro) e da Ucanha, no conselho de Lamego, também no planalto de Montemuro, e o *forcado* astur-leonês, "espécie de carro sin ruedas que sube e baja a las montañas arrastando": liga-lhes a *zorra* da serra da Estrêla, a *arrastra* do Mogadouro e da Lagoaça (Trás-os-Montes), o *zorro* do Baião (Douro-Litoral), a *rastra* ou *sora* da Província de Orense, a *korsa,* a *karosa* e *rastron* dos Montes Cantábricos (p. 195). É, de maneira geral, o nosso *arrasto,* feito de forquilha de carvalho, com os dois braços ligados por *casqueiras* grossas de madeira, isto é, travessas rijas e rudes, com um *guilho* de pau ou de ferro, no vértice, a que é aplicado o *cambão;* e serve para transporte de grandes pedras e de troncos ou pesados toros de árvore.

Para os troncos, o processo mais simples e improviso do *arrasto* consiste em cravar-lhe no tôpo o *guilho* e apor-lhe seguidamente o cambo de tração. Também KRÜGER o menciona e reproduz fotogràficamente (Foto n.º 74).

A leira da Navarra, Biscaia, Guipúzcoa, é já o autêntico e notório carro sem rodas, três traves com muitas travessas, a formarem o estrado, que no fim da evolução vai ser o chão do carro de bois. Como êste, a *zorra,* o *arrasto,* de forma geral o *trenó,* cravam e eriçam *estadulhos* ou *fueiros* nos ramos naturais ou artificiais; os estadulhos, distanciados regularmente, seguram as coisas transportadas; quando são miúdas, e é preciso impedir-lhes a queda, o entrelaçamento de vimes forma *sebe, caniço* ou *canastro.*

(*1) As notas de 1 a 10, do trabalho de LUÍS CHAVES, estão no fim do mesmo, à pág. 91.

Improvisado, quando urge, é hoje usado entre nós com disposição permanente nos trabalhos de arranque e transporte de pedras, nas pedreiras, na condução de troncos, de cargas de arroz, nos canteiros dos arrozais, de pescado em lugares do litoral a par do transporte em padiolas a braço, de barricas de vinho da Madeira. Os *zorros*, formados de travejamento triangular, retangular ou trapezóide, do Minho e do Douro, constituem progresso definitivo na evolução do "trenó", que se adapta ao transporte cômodo, e, por vêzes, aparatoso de passageiros no *carro* madeirense, que desliza pelas ruas do Funchal e sobe os seus visitantes à Senhora do Monte.

As *grades* e os *trilhos* agrícolas derivam, na sua estrutura tradicional, das formas poligonais dos *arrastos*. Dêles trouxeram a armação de resistências de lascas de sílex, colocadas nas superfícies do arrasto, como no *tribulum* itálico, e aparece no *trilho* mirandês: é de ferro, noutros modelos, até de pregos, em peças mais ou menos informes, aproximadas ou disseminadas, aqui e ali substituídas por faixas ou rastos ao longo das faces de atrito.

Quando hoje é necessário improvisar o transporte de objetos pesados, toma-se uma tábua ou estrado feito de tábuas ligadas; e, pondo-lhe por baixo rolos curtos, apropriados à tábua ou estrado, faz-se deslocar o aparelho com o pêso em cima. Imagine-se que esta adaptação se fixou, e os rolos, que eram colocados oportunamente, passaram a fazer parte permanente do composto de estrado de apoio e do sistema de rolamento. Temos o primeiro modêlo do carro primitivo, ainda trenó — o *trenó-estrado,* já com o esbôço de rodas.

As zorras baixas, retangulares, com o olhal no tôpo dianteiro, para engatar a tração animal, são formadas caracterìsticamente pelo estrado, grosso e forte, raso, e pelo rodado baixo, de rodas de madeira. Algumas têm rodado de ferro; o tipo é porém o mesmo, embora apareçam às vêzes com a frente alongada em ponta aguda, com o olhal no vértice. Utilizam-se nos trabalhos agrícolas e industriais, nas pedreiras e obras de construção, para o transporte de pesos grandes, que não seria fácil tarefa levantar ao sobrado de carros altos, nem êstes suportariam sem danos ou desgaste excessivo.

Erguido o estrado sôbre duas rodas de grande diâmetro, — fechadas, com os topos e as cabeças salientes nos extremos dos rolos, seus antepassados, — estava conhecido o *carro.* Êste continuava a ser como a *zorra-estrado:* em cima o estrado de assentamento; embaixo o sistema rolante, êste de rodas solidárias com o eixo.

Tôda essa evolução de trenó, de arrasto, ao carro de rodas com eixo móvel, seguiu os mesmos traços, onde quer que o imaginemos ou lhe encontremos os restos em sobrevivências de uso e porventura de forma. Sôbre as terras plainas ou nos caminhos irregularíssimos das montanhas, no rastejar movediço das areias e no deslizadoiro da neve, o trenó escorrega com maior ou menor facilidade,

hoje, como ontem, como sempre, enquanto as necessidades e as possibilidades o exigirem. Para transporte de pesos brutos, de mercadorias, de pessoas, êles servem; sôbre a neve utiliza-os o homem para coisas e pessoas, estas por trabalho, viagem ou deleite.

Carros de rodas cheias percorrem os caminhos na Península da Biscaia, Guipúzcoa, Navarra e Portugal. Conserva-os o Cáucaso, vê-os a Armênia, passam na Sardenha. Chegaram à América do Sul, ou porque os levassem para lá os peninsulares, portuguêses e espanhóis, como os usávamos cá, ou porque lá tivessem atingido semelhante estádio, e lhes imprimíssemos feição dos nossos.

Êles lá andam nas caminhadas serranas do Chile. Aí estão no Brasil, modêlo da atividade agrícola dos nossos colonos em três largos séculos.

Às rodas de madeira fechada sucediam as rodas de travessas e finalmente as de raios. A estrutura, proveniente das formas tradicionais, conserva-se nos carros, cujas modificações foram secundárias e condicionadas, através dos tempos. O mesmo acontece nas adaptações modernas. Esta continuidade e permanência não pode provocar estranheza, desde que notemos a geométrica esquematização das partes construtivas do carro. Tirem-se-lhe as rodas: que fica? o trenó cerrado.

Nos carros de estrado não unido, com travessas disjuntas, ou com tabuado ao comprido, largamente frinchado ("carros das feteiras", da Ilha da Madeira), a forma primitiva está patente. Ou carreguem mato, peças longas, ou transportem pipas (Douro), com aparato próprio para segurá-las, há carros cujo sobrado não é contínuo, como nos trenós atuais da região pirenaica, e nos que por cá se usam.

No tempo dos romanos

O *plaustrum* ou *plostrum* era o carro de carga dos romanos. Tinha duas rodas, e assim conservava o primeiro rodado, ou quatro, o que denotava já o progresso construtivo e de atrelagem do gado. As rodas eram caracterìsticamente cheias. Varrão, na *Re Rustica*, descrevia o sistema de rolamento: "...cohaerentia axi et juncta cantho ferreo, axis autem cum rota volvitur..."[6]. À roda maciça fechada, chamavam *tympanum*.

O carro era tirado por bois: atrelava também a machos e até a burros.

A roda de raios (*rota radiata*) aparecia já no *plaustrum majus* que tinha quatro, duas a duas, solidárias com o seu respectivo eixo.

Outros carros de carga utilizavam os romanos: o *carrus*, aberto, para bagagens militares; o *sarracum*, que levava a Roma os produtos agrícolas, a lenha, fardos pesados; a *arcera*, carro fechado

como cofre, transportava doentes. O carro rural por excelência, forte, pesado e resistente, apto para os serviços mais rudes e prolongados, era o *plaustrum*, com o seu *plostrarius*, o carreiro.

Nem êste modêlo era exclusivamente romano, nem, por isso, no entanto, deixaria de impor e de sofrer influências. Ao atravessar os territórios conquistados, pelas estradas que os alongavam, encontravam outros modelos, próprios dêsses povos. Como é lógico, transmitiam-lhe condições ou pormenores seus, recebiam dêle modificações, que os não descaracterizavam.

Nos carros como nos barcos, os romanos aceitavam os modelos dos bárbaros. O *carpentum*, de rodas radiadas, e com tôldo cilíndrico (*carrus arcuatus*), era, ao que se supõe, gaulês. O *carrus* ou *carrum*, usado por gauleses, bretões, helvécios, é céltico de nome e de origem; adotaram-no os romanos, para transporte de víveres e de bagagens militares; figuram nos baixos-relevos das Colunas de Trajano, de Marco Aurélio, etc. A *carruca* ou *carrucha*, de quatro rodas, levada por cavalos ou muares, era carro de luxo, guiado pelo seu *carrucarius*, e, de origem gaulesa, foi, a partir do século III, privilégio dos nobres, todavia menos pomposo que o *carpentum* reservado ao Imperador e dignitários.

Enquanto os carros mais rápidos circulavam nas estradas — *stratae currariae* — que as pedras miliares de Caio Graco marcavam, e as *tábuas de Peutinger* traçam irradiantes de Roma — *umbilicus urbis* — o *plaustrum* rolava, pesadamente. Como as grandes cidades gaulesas eram ligadas por caminhos diretos, e os ópidos estavam em comunicação com êles — circunstâncias que César aproveitou na Campanha da Gália, — também nas devidas proporções assim seria na Hispânia. Adaptava-se especialmente a êsses caminhos rurais o *plaustrum*, tanto mais útil para transporte quanto mais acidentado o terreno.

Em Portugal

O carro de bois usado em Portugal obedece fundamentalmente ao modêlo do *plaustrum* de estrado raso e com rodas maciças, móveis com o eixo.

O seu estudo mais completo fê-lo Vergílio Correia em *O carro rural português*, nos vols. II e III da *Terra Portuguêsa*, e repetiu-o sintèticamente em *O Carro rural* na *Vida e arte do povo português* (edição do Secretariado da Propaganda Nacional — 1940).

Manuel José de Sousa descreveu *O carro agrícola no concelho da Figueira da Foz* (Boletim da Sociedade Arqueológica Santos Rocha) em 1907. O Conde d'Aurora publicou, há anos, um "ensaio etnográfico", intitulado *O Carro de bois minhoto* e Armando de Matos *O carro de bois amarantino* (em n.º 2 de *Douro Litoral*,

Boletim da "Comissão Provincial de Etnografia e História" da Junta da Província do Douro Litoral, 1940). *No Estudo antropológico e etnográfico de São Pedro* (Mogadouro), referiu-se J. Santos Júnior ao carro local (Trabalhos da Sociedade Portuguêsa de Antropologia e Etnologia, Pôrto, II, 140).

Estruturalmente, o carro compõe-se de três partes integrantes:

a) O leito, — *sôlho* (Viseu, Alto-Minho, etc.), *mesa do carro* (Amarante), *manta do leito* (Figueira-da-Foz), etc., — que é o estrado fundamental, sôbre os apoios, que o relacionam com o eixo das rodas;

b) O *rodado* — sistema de rodas, móveis com o eixo, cravadas nêle;



Ribatejo (Portugal).

c) *O aparelho de ligação e tração.*

As duas partes *a*) e *c*) continuam-se e formam o todo, que se move inteiriço, quando colocado sôbre o rodado — b).

a) estrado e apoios + c) — aparelho de ligação e tração = *chadeiro.*

O *chadeiro* é, pois, o conjunto do estrado com os seus apoios do aparelho de ligação e tração. Uma peça forte, madeiro disposto ao comprido do *chadeiro,* serve de coluna vertebral em que tudo o mais vai entroncar.

O leito

a) O *estrado*, com os tabuões do *sôlho*, *mesa*, ou as *mesas*, assenta no esqueleto formado por duas traves mestras laterais, contornantes. *Travessas*, *cadeias*, *rêlhas* (estas, quando menores — Minho) vão de trave a trave — as *chedas* ou *chedeiros*, — atravessando o que chamei coluna vertebral do carro. Formam o primeiro apoio do leito.

O órgão central, que percorre o carro de ponta a ponta, e é o principal apoio, solidário no todo, chama-se *cabeçalho touço* e *toiço*, *cabeçalha* em Terras-de-Miranda. É esta peça a coluna vertebral; atravessam-na, prendendo-se-lhe como costelas, as *travessas*, ou *cadeias*.

Às *chedas* — "tchedas", do Douro transmontano arriba, — "machedas", nas abas da serra da Estrêla (Paul: conc.º da Covilhã), servem de apoio outros tabuões, postos de cutelo, — os *coucões* (*bonecas*, em Amarante; *cantadouras*, no Minho; *coucilhões* no centro mirandês do Distrito de Bragança), ou *bonecas* com os *cocões* e *coições* na parte inferior, par de toros entre os quais roda o eixo.

Uma *cheda* ou *chedeiro* de cada lado, com o seu *coucão* ou *boneca*, formam quadrado ou, quase na totalidade, retângulo, — de que o primeiro é redução. Os carros do Sul e do Centro, até à faixa transversa de Coimbra a Estrêla, têm o estrado retangular. As *chedas* são retilíneas.

Ali começa o carro a formar proa, ora em ponta, ora arredondada, — modêlo que predomina para o Norte. As *chedas* arqueiam, e o carro, às vêzes, tem contôrno de lira, outras vêzes é oval (Baixo-Douro).

No Alto-Douro, na região vinhateira cis e transduriense, o carro torna-se menos maciço, abre vazios, reduz-se às resistências necessárias ao transporte e segurança das pipas ou cascos.

O carro, de Moncorvo a Vimioso e Miranda-do-Ouro, descreve-o sumàriamente Vergílio Correia, assim: "o leito, que ali se denomina *sobrado*, é constituído por uma *cabeçalha*, ou *cabesnalha* prolongada por *varas*, ligadas por *cadeias*. O sobrado assenta sôbre *coucilhões* e o eixo do rodado gira sob êles balizado pelos *estreiteiros*". (*Vida e Arte do Povo Português*, cit.).

Nas *chedas* dispõem-se no sentido do comprimento os orifícios circulares, onde encaixam os *fueiros*, "afugueiros" (Paul), *estadulhos*, que no Minho são dezesseis. Seguram a carga, dão encôsto e suporte aos taipais (tabuões sobrepostos de cutelo ou estrados a prumo, um por lado), aproveitando os que forem necessários; agüentam as *caniças*, *caniços* ou *sebes* de vime (Minho), as grades (*engarelas* mirandesas), etc.

As rodas

b) O rodado compreende: o par de rodas, o eixo a que se fixam, e a montagem dêste no chadeiro.

Comecemos pela última parte. Os orifícios abertos nas *chedas* por cima do empêço do eixo das rodas, são quadrados: entram nêles (dois de cada lado) os toros, que atravessam a *cheda* e a *boneca* respectiva ou *coução*, e saem do bloco maciço pela parte de baixo; são os *cocões* ou *coições*, *treitoiras* (Viseu), *apoladouras* (Minho). Entre essas duas balizas roda o eixo; para proteger as madeiras em contato, as *bonecas* estão guarnecidas freqüentemente de chapa de ferro (*coquinhas*, em terras de Viseu, *postiços*, no Distrito de Coimbra, — designações registradas por Vergílio Correia). É do atrito de madeira com madeira, aí, que sai o chiar do carro.

O eixo gira entre a *boneca*, por cima, os *cocões* ou *apoladouras*, à frente e à retaguarda, e as *cunhas* dos cocões por baixo. A parte do eixo, que rola entre as ditas peças, é o *moente*, protegido também por chapas ou gatos de ferro. Prismático ou cilíndrico, tanto no corpo como nas extremidades embebidas nas rodas, o eixo é sempre roliço no *moente*.

As rodas, nos carros mais antigos e tradicionais, são duas. Nenhuma aparece hoje completamente fechada, como ainda se usa no NE ibérico; os *olhais* vazados, que as abrem, são pequenos e circulares, nos carros estremenhos e bragançanos, semicirculares nos outros, e muito abertos nos do Douro vinhateiro, com rodas assaz resistentes ainda, com a vantagem de maior leveza.

Três partes formam a roda, de tábua grossa: duas simétricas, arqueadas — as *cambas;* outra, ao centro, larga, no diâmetro do círculo a que pertencem aquelas; retangular, alarga nos topos, quando embebe nas cambas, para as ligar e travar; — é o *meão*, *mium, miúlo.* As rodas combinam-se de forma que o *meão* de uma é perpendicular ao da outra: numa horizontal, é vertical na outra.

Há reforços: no eixo, entre o *moente* nos *cocões* e o encaixe no *meão*, revestimento de ferro (remã, nos carros do Distrito de Coimbra): — nas rodas, duas *meias-luas* de ferro, abertas para dentro da roda, na face externa; duas *rêlhas* de madeira embutidas, na face interna entre a *camba* e o *meão*, a aparecerem nos cantos do encontro destas peças fundamentais; *rêlhas,* internas, *sôbre-rêlhas* externas, ou *rêlhas* externas e *sub-rêlhas* (*suborrelhas*, no Paul) internas, de madeira ou de ferro, abraçam o *meão* e as *cambas; gatos* de ferro fortalecem o *meão;* chapa de ferro guarnece a periferia grossa da roda, a formar-lhe o *rasto* (Minho, Beira Alta, etc.), *trilho* (Amarante), ou *chapa* (Distrito de Coimbra).

O eixo entra no olhal do *meão*, e fica seguro por dois pares de tornos ou cunhas, *cadilhas* (Minho) ou *musgas* (Distrito de Coimbra), de madeira.

Modernamente aplicam-se rodas de raios ou *pinas;* a estrutura do "carro novo", excetuada esta modificação no "carro velho", não variou.

Jugos e cangas

c) O aparelho de ligação e tração integra-se, como foi dito, no *chadeiro*. É por isso que a tração consiste em arrastar o carro pelo *cabeçalho*, o qual não é mais do que o eixo longitudinal de tôda a forte e resistente construção. Prolongado de extremo a extremo, o *cabeçalho* dá a diretriz ao carro, e continua para além da frente, retilínea, curva ou apontada, formando o *temão*.

Em encaixes abertos na espessura do *cabeçalho*, único varal de apor os bois, estão cravadas peças de segurança e ligação do gado ao carro: a *chavelha* à frente, tôrno liso, onde engancha o *tamoeiro*, que prende a *canga* ou o *jugo* ao *temão;* a seguir, o *chavelão* grande, lindamente torneado nos carros do Minho e do Douro, por vêzes famosas peças, — coloridas, quando os jugos o são.

O boi puxa o carro com a cabeça ou com o cachaço.

Por correias — o *apeiro*, no conjunto: a *canga* ou *jugo* prende ao *temão* do carro, — o *tamoeiro*, seguro na *chavelha;* a cabeça do animal prende pelos chifres a canga, — *piaças*, soqueixa as *brochas*, e liga com a do lado pela *assadeira* (Estremadura) ou *passadeiro* (Distrito de Coimbra).

A *canga* é singela para o sul: travessa de madeira, ora predominantemente roliça, ora mais esquadriada, cruza à frente sôbre o *temão* do carro, e prende os bois, um de cada lado. O cachaço do animal fica entre duas peças, cravadas na parte inferior da canga, oblíquas, — os *canzis*, providos externamente de *mossas* para prender as *brochas*. A parte superior da canga tem no meio uma elevação, de tôpo cortado retilìneamente, ladeada de duas mossas para firmar a correia do *tamoeiro;* para os extremos forma duas cabeceiras boleadas, simétricas, onde enlaçam as *piaças*.

Em outro modêlo, ainda mais simples, a elevação central — o *mourão* — mantém-se para o mesmo uso de manter o tamoeiro; as duas asas da canga são retas, e só encurvam de corcova para unir ao *mourão*, e deixar, de um e outro lado dêle, a cava do encaixe do *tamoeiro*.

É êste porém o feitio primordial, que na subida pela beiramar, vai dar origem a cangas mais altas, aos jugos de centro tabelar, erguido como frontão, e, por fim, aos jugos trapezoidais do Além-Douro e Minho.

Os *mourões* alargam; as abas da canga sobem junto dêles, ora boleantes, ora em linha oblíqua; esta subida pára ao nível do tôpo retilíneo do *mourão* de forma que estacam e dão como que três *merlões,* cujas duas ameias dão passo ao *tamoeiro,* ou as saliências laterais dobram como colchêtes voltadas para o *mourão* com os mesmos intervalos para o *tamoeiro* — (Distrito de Coimbra).

Depois, reúnem-se os três salientes, num só *mourão* mais largo, trapezoidal; na face, abrem os olhais quadrados para passar o *tamoeiro;* junto dos extremos das asas ou ramos da canga, elevam-se duas protuberâncias retangulares, uma por cada extremo.

Como nas *cangas,* mais simples, do Sul e de Este os animais ficam presos pelo cachaço aos *cangalhos,* fixos nos ramos da canga, ora cravados, ora atravessados em tôda a espessura da canga e salientes dela.

Mais para o Norte, a começar da Vila da Feira, a caminho do Douro, e para Este, em direção a Viseu, os *mourões* alteiam e formam os *castelos,* trapezoidais, que também quebram no alto em ângulo de vértice central. As elevações extremas das cabeceiras tornam-se, de retangulares, arredondadas e vão formar colchêtes curvos, abertos para dentro. É já o rico jugo da Beira-Litoral e Douro-Litoral.

Passado o rio Douro, os *mourões* alargam até a extremidade do jugo; é já um só, a tôda a largura, trapezoidal; a régua superior levanta em ângulo central; os lados são retilíneos, depois contornam em curva e contracurva; os orifícios de passagem das correias (*tamoeiros* e *piaças*) vazam a tábua, por cima dos *cangalhos* nela cravados.

A decoração da face anterior ou espelho das cangas e jugos desenvolve-se da simpleza emblemática-mágica dos jugos do sul, ao centro das cabeceiras a proteger cada boi (signo-saimão, cruz ou roseta, incisos mais ou menos profundamente, e de maior ou menor perfeição) até à luxuriante "arte popular" de vazados, entalhes, recortes, goivadas, avivada de côres, ricas de policromia e freqüentemente com aplicações metálicas, do Vouga para cima. Penachos de crina preta, ou alternados de prêto e branco, guarnecem o tôpo ou todo o contôrno.

Na Exposição Etnográfica do Douro-Litoral, que ARMANDO DE MATOS organizou, e com a qual a Comissão Provincial de História e Etnografia do Douro-Litoral colaborou nas comemorações dos Centenários de 1940 no Pôrto, foi brilhante a coleção de jugos apresentados.

Tôda a decoração obedece à regra de patentear uma figura central, simbólica ou religiosa (cruz, custódia, rosácea, albarrada com a rosácea planificada), cercada de figuras secundárias, acompanhantes (flôres, composições, cordiformes, outras cruzes), tudo cercado, ligado, embutido, recheado, de magníficas molduras, pujantes de lançamento e enchimento. Os vazados estreliformes (encadeados, losangulares, galerias) abrem janelas.

Quando, da Beira-Alta para o Norte, os animais atrelam pela cabeça e não pelos chifres, os bois põem na cabeça as *molhelhas*, almofadas fôfas, forradas de couro, sôbre que assentam as asas recurvadas do jugo roliço. À frente caem franjas de lã, vermelhas, garridas; enfeitam de côr a fronte volumosa da feia almofada que os chifres perfuram.

Alguns cientistas da etnografia se ocupam das cangas e jugos:

Leite de Vasconcelos: *Estudo etnográfico a propósito da ornamentação dos jugos e cangas dos bois nas províncias portuguêsas do Douro e Minho* (dedicado a Martins Sarmento), Pôrto, 1881, reproduzido no vol. V dos *Opúsculos* (*Etnologia*: Parte I), Lisboa, 1938, págs. 397-434).

Fritz Krüger, *Die nordwestiberische Volkskultur,* na revista *Wörter und Sachen,* Heidelberg, 1827, vol. X, págs. 45-51.

Eugênio Frankowsky, *As cangas e jugos portuguêses de jungir os bois pelo cachaço,* em *Terra Portuguêsa,* ano I, n.º 2 (março de 1916, págs. 33-43).

Outros o fizeram também como parte integrante do estudo do carro. Já, por êste propósito, foram mencionados alguns: principalmente Vergílio Correia, Conde d'Aurora, Armando de Matos, Santos Júnior, e, em números do *Notícias Agrícolas,* Guilherme Felgueiras. É digna de nota a descrição de Luís dos Santos Ribeiro — *Cangas de bois nos Açôres,* em *Açoreana,* Boletim da Sociedade de Afonso Chaves, Angra do Heroísmo, 1938: a comparação dos tipos morfológicos, nomenclatura e decoração, com os equivalentes continentais, é feita com esclarecimento criterioso, necessário ao estudo da sua expansão.

No folclore

São grandes os reflexos poéticos do carro: o chiar do carro, ou o carro a cantar, a profissão do carreiro, a vaguear de terra em terra, o carro símbolo agrícola, despertaram a imaginação popular.

CANTIGAS

— Quem quiser que o carro cante,
Molha-lhe o eixo no rio;
Depois do eixo molhado
Canta como um assobio.[5]

— Se queres que o carro cante,
Compañeiro meo veciño
Botalle o eixo de freixo
E as treitoiras de sangriño.[6]

— Coucões d'amieiro,
Apoladouras de giesta
Eixo de nogueira
Todo o caminho é festa.

— Não há nada que mais chie
Do que um carro de cortiça;
Na demanda fiquei bem,
Dei o feito à justiça.

(BARROSO[7]).

— Bem parece um carro novo
À porta do lavrador;
Bem parece uma menina
A falar com o seu amor.

(ARGOSELO, VIMIOSO[8]).

— Muito bem parece o carro
À porta do lavrador;
Muito bem parece a môça
Nos braços do seu amor.

(*Vila Real*).

— Bem parece um carro novo
À porta d'um carpinteiro;
Bem parece uma menina
Ao pé d'um môço solteiro.

(*Terras de Bragança*[9]).

Bastam, para prova, êstes exemplos. TOMÁS PIRES recolheu no Alentejo outras quadras populares, em que se confundem os misteres do "carreteiro", "carreiro", "apeirador" e "boieiro".

— Fui *carretêro* no Rasquilho,
Aperador n'Alcobaça;
Tal é a mãe como a filha
Tudo é da mesma raça.[10]

— Não quero amor carreiro,
Não quero carreiro não:
Quero o amor *boieiro*
Que é mais da minha paixão.

*
* *

Os adágios, que respeitam ao *carro de bois*, são numerosos. O seu objetivo é direta ou indiretamente agrícola. Podemos distinguir nêles alguns grupos apartados: ou porque mencionam nítida e expressamente o carro (*Grupo A*), ou porque relacionam o boi com o carro e com a agricultura (*Grupo B*), o boi com o apresto, com o trato ou com o tratador (*Grupo C*), ou o boi com o trabalho do campo, como lavradas e sementeiras e com a meteorologia agrícola (*Grupo D*); e ainda os que, na generalidade ou na especialidade, se referem ao pascigo, alimentação artificial, desenvolvimento do gado bovino (*Grupo E*). Apenas pretendo agora dar uma conveniente amostra, em conjunto especializado.

A importância do boi na agricultura divinizou-o no Egito, guindou-o à Cosmogonia e Mitologia clássicas, e deu-lhe na economia familiar preeminência de cuidados e carinhos. Os nomes cariciosos, que os donos e os tratadores lhes dão, as cantigas e vozes de chamamento quase humano, que lhes dirigem no descanso, na faina ou no penço, ora por estímulo, ora por castigo, documentam a justa afeição. O minhoto especialmente, êle que é um contemplativo, dentro da sua rija atividade agrícola, tem o culto familiaríssimo do "boizinho". E êste, com o seu olhar doce, parece compreendê-lo e ser-lhe grato.

Em Barcelos, criaram os "bonequeiros" populares, o boi de barro, grande, imponente como um boi Ápis, envaidecido por ter rendidos aos seus pés os homens fortes, orgulhosos como atleta vencedor no circo. Pintaram-no de vermelho, de chifres com as pontas douradas, pacífico, sereno, pesado. Outra visão apresenta-o assim, grande, majestoso, e a rapariga que o leva à soga, de vara ao ombro, quase desaparece, pequenina, ínfima, debaixo do focinho do animal supremo.

Nos presépios, o boi é acalentador do Menino Jesus; nas sementeiras, o seu bafo é sagrado e favorece, abençoa as sementes lançadas à terra. Morto, aproveita-se-lhe tudo.

Rifões

A) — Carro que canta, — a seu dono avança.
— Carro que chia, — quere untura.
— Quem seu carro unta, — seus bois ajuda.
— Carro alugado, — não anda sem ser untado.
— Quem caminha em carro, — nem vai a pé nem a cavalo.
— Quem não tem carro nem bois, — ou anda antes ou depois.
— A carro entornado, — todos dão de mão.
— Um carro sem duas rodas não pode andar.
— A quinta roda não faz senão embaraçar.
— Mau de carro, — pior de arado.
— Assim anda o demo às avessas, — e o carro diante dos bois.

— Anda o carro diante dos bois.
— Aonde vai o carro, — vão também os bois.
— O castanheiro, para plantar, precisa ir na mão, — o carvalho às costas — o sobreiro no carro.
— Quatro bois a um carro — se bem tiram para cima, melhor tiram para baixo.

B) — A geira de maio — vale os bois e o carro; e a de julho — vale os bois e o jugo.
— Em abril, — vai o carro aonde não deve ir.
— Se não chove em abril — perde o lavrador o carro e o carril.
— Se não chove em abril — venderá (ou queimará) El-Rei o carro e o carril.
— Se chover em maio — carregará El-Rei o carro; e, em abril — o carril; e, entre abril e maio — o carril e o carro.
— Antes na estrada em carro velho — do que no mar em navio novo.

C) — Do couro se tiram as correias.
— Cabresto de cavalo não enfreia boi.
— Ao boi pelo côrno, — e ao homem pela palavra.
— A boi velho, — chocalho novo.
— Boi que marra, — quere choupa.
— O boi, da tua vaca, — o môço da tua braga.
— Criados e bois — um ano até dois.

D) — Boi velho, — rêgo direito.
— Boi velho ensina o novo a lavrar.
— O boi mais velho é o culpado de a horta ser mal lavrada.
— Quem não tem boi nem vaca, — tôda a noite arca.
— Quem tudo contou, — com bois não arou.
— O lavrador que quere enriquecer, — nunca deve abandonar a charrua noutras mãos.
— Quem semeia nos caminhos — cansa os bois e perde o trigo.
— Quem tem casal de renda, — semente de meias e bois de aluguer, — quere o que Deus não quere.
— Por São Mateus (21 de setembro), — pega nos bois, e lavra com Deus.
— Por Santa Ireia (20 de outubro), — pega nos bois e semeia.
— Deixa teu boi mijar, — e farta-o de arar.
— Lavra o meu boi pelo folgado, — e o teu por afamado.
— Quem não tem bois, — ou semeia antes ou depois.
— Ruídos ao Nascente, — desapõe os bois, e foge sempre.
— Quando estão ruivas no mar, — pega nos bois e vai lavrar.
— Não há boi cansado, — nem cantor bem medrado.
— Mal vai ao maio, — se o boi não bebe na pegada.
— Vindima em outubro come a cabra, — engorda o boi e ganha o dono.
— Caindo o Natal ao domingo — vende os bois e compra trigo.

E) — De noite deita o teu gado — à erva do teu prado.
— Guarda prado, — criarás gado.
— Abril frio e molhado — enche o celeiro e farta o gado.

— Sol e boa terra fazem bom gado, — e não pastor afamado.
— De curral alheio, — nunca boi cordeiro.
— Mal vai a corte — onde o boi velho não tosse.
— O boi come a palha — e o rato o trigo.
— O boi e o leitão — em janeiro criam rinhão.
— Boi mau, — com o côrno cresce.
— Boi que me escornou — em boa parte me deitou.
— O ruim boi — folgado se descorna.
— De boi manso me guarde Deus, — que do bravo me guardarei.
— Boi sôlto lambe-se todo.

E por que não acrescentarmos as cantigas que se referem aos bois e aos trabalhos agrícolas? Exemplos:

— São João do Landim,
Emprestai-me as vossas vacas;
Eu quero lavrar a terra
P'ra *semeá-las batatas.*

São João do Landim
Empresta-me os teus bois;
Eu quero lavrar a terra
P'ra *samear os fajões.*

(SANTO-TIRSO[11]).

Adivinhas

Em estudo amplo, não se podem esquecer as adivinhas; são manancial de descrição em movimento.

AUGUSTO CÉSAR PIRES DE LIMA, em *O Livro das Adivinhas,* reuniu algumas que se referem ao carro e aos bois.

— Qual é a coisa, qual é ela, que tem duas pernas, e tanto andam, tanto andam, que nunca se encontram? (Carro de bois com as duas rodas[12]).
— Tem duas tôrres mui altas, dois mirantes, quatro andantes e um enxota-môscas (Dois chifres, dois olhos, quatro patas e cauda).
— Mil marinhinhos, mil marinhões, quatro à lama e dois para o ar (Pêlos pequenos, pêlos grandes, patas, chifres).
— Mil marinhinhos, mil marinhões, dois parafitas, quatro tanchões (idem, idem, chifres e patas).
— Quatro na cama, quatro na lama, dois que lhe afitas, um que lhe abana (Unhas, patas, chifres e cauda).

NOTAS

(1) VERGÍLIO CORREIA, *O Carro Rural Português*, em *Terra Portuguêsa*, n.º 21-23, e *Vida e arte do povo português*, 1940.

(2) ARISTIDES DE AMORIM GIRÃO, *Montemuro a mais desconhecida terra de Portugal*, Coimbra, 1940.

(3) FRITZ KRÜGER, *Die Hochpyrenäen, Teil C. abschnitt I: Transport und Transportgeräte*, sep. de 240 págs. 86 fotografias, 1 mapa regional e numerosas ilustrações no texto, do Boletim de Dialectogia Catalana, vol. XXIII, 1935, editada em Barcelona, 1936, págs. 178 a 233.

(4) J. MARQUARDT, *La Vie privée des Romains*, Paris, 1893, II, 394 e 396. Varrão, *De re rustica* I, 22, 3, III, 5, 15, etc.

(5) CONDE d'AURORA, *O Carro de Bois Minhoto*, s/d, pág. 18.

(6) XAQUIM LOURENÇO FERNANDEZ, *A arte popular nos xugos da Galiza*, nos Trabalhos da "Sociedade Portuguêsa de Antropologia e Etnologia", Pôrto, 1935, vol. VII.

(7) FERNANDO BRAGA BARREIROS, *Tradições populares de Barroso*, em *Revista Lusitana*, vol. XVIII, 1915, pág. 279, n.º 454.

(8) MÁRIO A. SPOLETO, *Cantares da minha terra*, Pôrto, 1935, pág. 34 n.º 134.

(9) ABADE DE BAÇAL, *Memórias Arqueológico-Históricas do Distrito de Bragança*, vol. X. Pôrto, 1938, pág. 372, n.º 164.

(10) TOMÁS PIRES, *Cantos popul. portuguêses*, respectivamente, vol. IV, pág. 132, n.º 8 610, e pág. 131 n.º 8 607.

(11) A. C. PIRES DE LIMA, *Tradições popul. de Santo Tirso*, na *Revista Lusitana*, vol. XXII, 1919, pág. 82.

(12) A. C. PIRES DE LIMA, *O Livro das Adivinhas*, Pôrto, 1921, pág. 40, n.º 102, etc.

* * *

Além dos magníficos estudos acima transcritos, tivemos o prazer de ler outras notáveis contribuições para o exato conhecimento do carro rural português, tais como entre outros:

O carro de bois minhoto, ensaio etnográfico do CONDE d'AURORA.

O carro de bois amarantino, de Armando de Matos.

O *carro de bois. Sua nomenclatura e construção*, de FERNANDO DE CARVALHO[3].

O carro boieiro. Breve contribuição para o seu estudo, de GUILHERME FELGUEIRAS[4].

(3) In *Portucale* n.º 90. Nov. Dezbro. de 1942.
(4) In *Gazeta das Aldeias*. N.os 1 868, 1 883 e 1 886.

CAPÍTULO V

Área geográfica do carro de bois

A INVENÇÃO DO CARRO DE RODAS e a exploração das fôrças animais, principalmente a sua adaptação à tração dos veículos, foram marcos miliários na marcha evolutiva da humanidade. Com essa máquina e com essa fôrça motora os povos iniciavam as grandes conquistas da civilização de que hoje somos os felizes usufrutuários: tão útil a primeira e tão prestimosa a segunda que até os dias que correm não se pode prescindir de seus serviços em grandes áreas do planêta que habitamos.

Restringindo-nos ao carro tirado por bovinos, um dos mais antigos veículos utilizados pelo homem, sobretudo nas fainas rurais, verifica-se, antes do mais, que êle não é um instrumento de cultura universal.

O seu domínio geográfico, desde a mais alta antigüidade, se limita a determinadas regiões da Terra. Vimos em páginas anteriores que, nos tempos antigos, o conheceram e empregavam os chineses, os semitas e os indo-europeus da Ásia e da Europa, de um a outro extremo do Velho Mundo, dentro, porém, de certas latitudes.

E não obstante o irradiar-se da civilização ocidental por tôdas as partes do mundo, onde o introduziram os povos colonizadores, o seu emprêgo se circunscreve a certas zonas.

É que a presença do carro tirado por bovinos depende de vários fatôres, desde os de natureza fisiográfica, como sejam o relêvo, a estrutura geológica, o clima, etc., até os que entendem com a distribuição da vida animal e com a própria ação do homem valendo-se dos progressos realizados na indústria dos transportes. Expliquemo-lo de relance. É fácil compreender que o relêvo influi consideràvelmente nos meios de transporte: o carro em geral, e especialmente o de bois, não pode transitar em terrenos muito acidentados, nos quais os caminhos, não raro, se reduzem a trilhas apertadas que sobem e descem escarpas alcantiladas e desfiladeiros

escabrosos. Também não lhe são favoráveis ao rodar as extensões de areias movediças, os solos brejosos ou muito friáveis. Há um limite climático para o carro de bois, ou seja aquêle que, pelo extremo frio ou excessivo calor, não mais permite a vida dos bovinos, cujo *habitat* se estende pelas zonas tropical e temperada: assim não o encontramos nas regiões circumpolares e nos desertos escaldantes dos continentes asiático e africano. Além disso, a partir de um certo grau de civilização, a insuficiência dos motores animados levou o homem a procurar novas fôrças, conseguindo afinal inventar a tração mecânica, o motor a vapor e o de explosão, numa palavra a estrada de ferro e o automóvel. Outros tempos, novos e admiráveis recursos: a mais profunda revolução ainda acontecida na vida econômica dos povos; com êstes elementos o homem entra definitivamente no domínio do mundo. Bem é dever, porém, que tais progressos não aboliram completamente os veículos tirados por animais em tôdas as partes do mundo: a tração animal continuará necessária e até insubstituível, por séculos adiante, apresentando, em vários países e em determinados trabalhos, inegáveis vantagens econômicas.

A permanência do carro de bois nos transportes rurais, nos serviços internos das explorações agrícolas e, mesmo, em outros trabalhos de condução, é um fato atestado pelo exame das áreas em que ainda o vemos rodando, transportando, servindo.

No estudo da área geográfica do carro de bois impõe-se-nos, preliminarmente, a classificação dêste veículo em duas categorias principais: a do carro de bois antigo, dir-se-ia do tipo clássico, e a do carro de bois moderno, ou melhor, modernizado.

A primeira abrange os carros de rodas maciças, sòlidamente unidas por um eixo de madeira, formando o *rodado,* independente do *estrado* ou *mesa,* onde se acomoda a carga, ou seja o *carro cantador,* assim denominado pelo rechinar contìnuamente durante a marcha.

A segunda compreende todos os carros de rodas de raios, independentes, com eixo de madeira ou de ferro fixo ao *estrado,* chamados mais comumente *carrêtas*[1].

A área geográfica do "carro que canta" é menos extensa que a do "carro modernizado". E isto por óbvios motivos, dentre os quais ressaltam a sua primitividade e a sua inadaptação às modernas estradas, construídas especialmente para veículos motorizados.

Encontramo-lo, porém, em partes de quase todos os continentes e ilhas adjacentes.

No continente eurásico ainda são vistos do sudoeste da Europa ao Extremo Oriente, ou seja nos seguintes países: Portugal, Espanha (Galiza, Astúrias, Santander e Burgos, Províncias Vascongadas

(1) VERGÍLIO CORREIA, sábio etnográfo português, cita em seu trabalho — *Carro Rural Português,* as palavras de Fr. JOÃO PACHECO, em seu livro *Divertimento Erudito* (Lisboa — 1738) a respeito de carrêta: "carruagem de carga tirada com boys, com rodas grandes de raios, á moda de sége: tem tudo o que tem o carro; mas o leito he mais estreito e com differença".

ou Bascas, Navarra etc.), ilha da Sardenha, Grécia (Macedônia, Tessália), Turquia (Ásia Menor ou Anatólia), Armênia e Caucásia (onde o chamam *araba e uremi* Carreras y Candi), Turquestão, Pérsia, Mongólia, Mandchúria, China setentrional, ilha Formosa, Indostão, Ceilão, Birmânia, Indo-China, em várias ilhas da Indonésia ou Malásia, como sejam as de Java, Sumatra, Filipinas, etc.

Na África, onde foi introduzido ao tempo da colonização moderna, a área de sua presença se estende mais ou menos do paralelo de 10° até quase a extremidade sul do continente, abrangendo ainda várias ilhas: assim rodam carros de rodas maciças e eixo rolante na Etiópia, no Congo Belga, em Angola e Moçambique, na Rodésia, no Transval, no Orange, etc., além das ilhas dos Açôres, Madeira, Cabo Verde, Canárias, Tristão da Cunha, no oceano Atlântico, e Madagáscar, Maurício no mar Índico.

Não faltam tais veículos em terras da Oceânia, como no interior da Austrália e em ilhas da Polinésia, Melanésia e Micronésia (Guam, no grupo das Marianas).

Na América o "carro cantador", trazido pelos colonizadores portuguêses e espanhóis, é encontrado ainda hoje no México, nas repúblicas da América Central, em ilhas do arquipélago das Antilhas (Haiti), em quase todos os países da América do Sul, principalmente na Bolívia e em quase todo o Brasil[2].

O domínio geográfico do carro de bois moderno de rodas radiadas e eixo fixo ao estrado, é muito mais amplo: abrange, além dos países em que ainda se encontra o "carro cantador", outras terras que já o aboliram nos seus transportes. Em verdade o carro modernizado vai a pouco e pouco substituindo em tôdas as regiões o vetusto e pesado veículo, relíquia memoranda de um longínquo passado[3].

Na Europa, o carro ou carrêta de rodas de raios é utilizado nos transportes rurais de províncias da França, da Bélgica, da Holanda, do sul e menos do norte da Alemanha, da Suíça, da Tcheco-Eslováquia, da Rússia meridional, das penínsulas Ibérica, Itálica e Balcânica (Romênia, Bulgária, Iugoslávia, Grécia, Albânia).

Na Ásia o seu emprêgo estende-se do sul da Sibéria às penínsulas gangética e transgangética e da Ásia Menor até o Japão e tôda a Indonésia ou Insulíndia.

Na África, vemo-lo trafegando nos países ao norte do Saara (Argélia, Tunísia), no Sudão, na África Ocidental e Equatorial Francesa, no Congo, na África do Sul, etc.

(2) A enumeração supra não pretende ser completa: apenas citamos os países dos quais tivemos informações em livros de todo gênero ou fotografias mais ou menos recentes.

(3) "Além Tejo e no Algarve", escreve Vergílio Correia, "o carro de rodas cheias e eixo de madeira que gira juntamente com elas, pode considerar-se desaparecido, persistindo apenas o seu uso entre águas do Tejo e Sado, onde conserva o caráter de carro saloio, e em parte dos distritos de Portalegre e Évora, de Borba para cima. Hoje em dia os carros rurais das duas províncias são todos de rodas radiadas, e os seus leitos providos de longa e forte *prítica*, por onde, com uma simples mudança de canga, puxam bois ou muares (*O carro rural português*, in *Terra Portuguêsa*).

Na Oceânia, além de presente no continente australiano, usam-no na Nova Zelândia e nas maiores ilhas dos arquipélagos que tanto caracterizam esta parte do mundo.

Na América, o carro moderno é empregado nos transportes rurais desde o oeste dos Estados Unidos até a Patagônia. Ao tempo da colonização européia os veículos que fizeram os primeiros transportes internos e serviram em longas e penosas viagens de meses a fio, eram de rodas cheias e eixo rolante, puxados por bovinos. Seu relevantíssimo papel foi, não há muito, pôsto em luz pelo Revmo. JUAN F. SALLABERRY num estudo publicado no Tomo XI da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Uruguai* sob o título — *La Carreta en la epoca colonial*. Assim escreveu o ilustrado jesuíta: "Prescindindo de alfândegas e de itinerários, mais ou menos absurdos, mais ou menos racionais, a carrêta desempenhava um papel fundamental no comércio e tráfico da Colônia e ocupa um lugar preeminente em nossa história civil, industrial e comercial, e ainda em nossa história religiosa e eclesiástica, pois ninguém melhor que o missionário se aproveitou das vantagens que oferecia êsse pesado e lerdo veículo, não sòmente para a difusão das mercadorias, mas também para a difusão das idéias e a distribuição dos varões apostólicos e o florescimento das Reduções e dos povos indígenas..."

Foi no século XIX que começou a substituição do carro de rodas maciças pelo de rodas de raios e eixo fixo de ferro, acrescentando-se-lhe, no correr dos anos, novas modificações que os vão tornando mais compatíveis com as exigências do trânsito e dos próprios transportes.

Em nossa Pátria, como veremos em capítulos posteriores, o carro modernizado, com vários nomes e diferentes minúcias de construção, se encontra em todos os seus Estados, verificando-se ademais que a pouco e pouco vai substituindo o primeiro.

SEGUNDA PARTE

O carro de bois no Brasil

LOUVOR AO CARRO DE BOIS*

"A via férrea não extinguiu, apenas encurtou os percursos dos carros de bois."

CALÓGERAS

Vagaroso, remoto, venerável
carro de bois da minha infância!
És também brasileiro
de quatrocentos anos.
De madeira de lei, não mudaste jamais:
és sempre o mesmo na descida ou na subida,
pachorrento, monótono, insistente,
tanto mais útil quanto mais modesto.

Dizem que vens de longe,
dos primeiros capítulos da história
que os nossos povoadores escreveram,
e que nos fôste trazido
— presente régio, dádiva sem preço —
do fértil solo do Minho.

Fator outrora decisivo
do progresso rural,
és hoje uma relíquia do passado,
bendita herança do Brasil-Colônia,
cavando sulcos pela terra adentro,
desdenhoso da máquina que apita
e do motor que se consome,
sacrificado pelas próprias molas.

O que importa, meu velho amigo,
é que resistes,
impávido e tenaz, a tudo que aparece!
Surgiu a diligência
e tiveste a intuição de não tomá-la a sério;
veio a estrada de ferro
e seguiste, moroso, o teu caminho;
impôs-se o reino do automóvel
e foi cantando por caatingas e picadas
que recebeste o pérfido inimigo;

(*) OSÓRIO DUTRA escreveu especialmente para êste livro.

triunfou nos ares o aeroplano
— glória de Santos-Dumont —
e nem viste que houvera uma mudança
na geografia da circulação.

São relevantes e incontáveis ainda agora
os serviços que prestas,
conduzindo o café da lavoura aos terreiros,
cortando estradas e varando selvas.
Sabes de sobra que não terminou
a missão patriarcal que te foi dada
e continuas, rústico e invencível,
o teu destino de desbravador.

Correm os outros veículos... Tu, não!
Tens o complexo da velocidade...
Vais devagar; não tens pressa
e acabas sempre chegando.

Distingues a distância a voz dêsse carreiro
que há tantos anos é teu companheiro
e te deixas puxar pela junta de coice
como se fôsses qualquer coisa
que não tivesse a mínima importância.
— Eia, "Malhado"! Eia, "Bela-Vista"!
— Que tem "Cabiúna", que não quer andar?

Tenho por ti, carro de bois da minha infância,
a mais humana das ternuras!
Afundando no chão as tuas rodas de aço,
não respeitas a lama,
nem o relêvo dos terrenos,
nem as complicações da natureza!
Não tens caprichos e não tens vaidades...
Vais devorando léguas e mais léguas
e assim transpões serras abruptas,
caminhos impraticáveis,
espigões, lodaçais, cafundós, atoleiros.
Tens uma alma de pássaro, e é cantando
de sol a sol que escreves o poema
da agricultura redentora do Brasil.

Como não compreender teu legendário orgulho?
Carro de bois que não canta,
diz com razão nossa gente
que não presta para nada.

Osório Dutra

CAPÍTULO I

Introdução do carro de bois no Brasil e as suas primeiras utilidades

O CARRO DE BOIS foi o primeiro veículo que rodou em terras do Brasil.

Trouxeram-no os portuguêses que de há séculos o utilizaram nos transportes de sua querida e boa Lusitânia: surgiu aqui na madrugada da nossa história, contemporâneo das primeiras tentativas sérias de posse, de povoamento e de colonização.

Transportando materiais de construção e produtos da terra — o pau-brasil, madeiras, a cana-de-açúcar entre os primeiros —, mercadorias e pessoas, surpreendemo-lo nos primórdios da nossa civilização, representando papel relevante na sua função de único meio de transportes pesados por terra, ligando ademais os estabelecimentos humanos, isolados ou agrupados, que os portuguêses iam fundando, construindo, estabelecendo nas terras virgens dêste lado do Atlântico.

Na construção de vilas e cidades, no estabelecimento dos primeiros domínios rurais, na exploração das riquezas florestais, nos labôres das primeiras culturas aparece sempre o pesado veículo de duas rodas maciças tirado por bois, que foram dentre os primeiros animais introduzidos pelos colonizadores no Brasil.

E assim, ao longo dos tempos coloniais e dos que se lhes seguiram, estêve sempre presente o carro de bois em tôda a mobilização da nossa riqueza econômica, senão até em tôda a nossa evolução social.

Por isso mesmo foi, sem contradita, um dos mais prestantes elementos da civilização que desfrutamos.

Vejamo-lo, mais de espaço, através dos séculos e dos anos.

*
* *

Se nas pesquisas que fizemos não descobrimos documentos que nos testemunhem dia, mês e ano do aparecimento do primeiro carro de bois no Brasil, encontramo-los, entretanto, expressos e probantes, no referir a sua existência entre nós na primeira metade do século XVI.

É mais do que provável que surgissem com a fundação dos primeiros engenhos de açúcar do Brasil, de 1526 a 1545, nas capitanias de Itamaracá (Pedro Capico), São Vicente (Martim Afonso), Bahia (Afonso Tôrres), Pernambuco (Duarte Coelho), Paraíba do Sul (Pero de Góis). Comprovam-no indiretamente alguns documentos dos nossos primeiros tempos, como aquela carta de Pero de Góis, donatário da Paraíba do Sul ao seu sócio Martim Ferreira, datada de 18 de agôsto de 1545, na qual lhe dá notícia do que andava a fazer na capitania, dos engenhos d'água e de cavalos que fundara "no mar" e "em riba", nas margens do Managé (Itabapuana) e do "caminho que mandara abrir terra a dentro pelo qual pode hum carro sem molhar pee chegar ao engenho e cavalos e tudo ho que homem quiser"[1].

Vemo-lo, porém, nìtidamente incluído entre os utensílios de que se serviram os portuguêses na construção, em 1549, da capital da Colônia, a cidade do Salvador da Bahia de Todos os Santos. De feito, documentos incontestes informam que entre os operários que embarcaram em Portugal com o Governador-Geral Tomé de Sousa, encarregado de tão momentosa tarefa, figuravam mestres de obras, caieiros, cavouqueiros, carvoeiros, pedreiros, carpinteiros, vaqueiros e dois carreiros, cujos nomes não se perderam: João Dias de Soajo e Martim Gonçalves (Livro I das Provisões desde 1549, manuscrito da Biblioteca Nacional).

Chegada a expedição à Bahia aos 29 de março de 1549, não tardou o benemérito Governador a iniciar a construção da cidade-fortaleza de que o incumbira D. João III: tanto assim que datam de 1 de maio dêsse ano os primeiros pagamentos feitos aos oficiais que principiaram as fainas das edificações — muros, baluartes, edifícios, casas e capelas. Por isso mesmo é que Pedro Calmon escreveu à página 215 do 1.º tomo da sua magnífica *História do Brasil*, que "se lançou, provàvelmente, nesse dia, a pedra inaugural da Bahia".

Para tais trabalhos eram indispensáveis veículos de transporte: não bastariam ombros humanos para carregar, em chãos ladeirentos, madeiras, pedras e quantos materiais imprescindíveis[2].

Carreiros práticos vieram na armada do Governador, numa demonstração evidente de que, em Lisboa, já se pensava na neces-

(1) *História da Colonização Portuguêsa do Brasil.* Vol. III, págs. 254 e 262.

(2) Não esquecer jamais o exemplar devotamento do Governador-Geral, do qual Fr. Vicente do Salvador "ouviu dizer a homens de seu tempo, que ainda alcançou alguns, que êle era o primeiro que lançava mão do pilão para os taipais, e ajudava a levar aos seus ombros os caibros, e madeiras para as casas, mostrando-se a todos companheiro, e afável, parte mui necessária nos que governam novas povoações". (*História do Brasil* por Frei Vicente do Salvador. Ed. Capistrano de Abreu — Biblioteca Nacional, pág. 60).

sidade, para os trabalhos projetados, do veículo que carreava, desde as origens, tôda a economia lusa; carros, de modêlo português, foram certamente construídos pelos carpinteiros que também chegaram; bois, embora em pequeno número, já havia na capitania, ou na sua vizinha do Norte, na terra próspera de Duarte Coelho, quando não se mandava buscar nas ilhas do Reino.

Conjugados tais elementos, surgiu, sem demora, na labuta da edificação da primeira cidade do Brasil e da América do Sul, o carro de bois.

Documentemo-lo.

Na utilíssima coletânea *Documentos Históricos,* publicados pela Biblioteca Nacional, especialmente nos volumes que contêm os registros dos mandados de pagamentos e de outras despesas ao tempo da fundação da cidade do Salvador, encontramos várias referências ao carro, puxado por bois, como veículo empregado no transporte de madeiras, de lenha, de outros materiais indispensáveis às obras que a pouco e pouco se iam realizando. RODOLFO GARCIA, mestre tantas vêzes aplaudido nestas províncias da nossa história, escreveu na "Explicação" que precede ao XXXVII vol. dos *Documentos Históricos:* "O transporte de material para as obras da cidade era feito por terra, em carros de bois, ou por mar, do litoral e das ilhas fronteiras, em barcos e canoas."

Eis as informações documentais.

A 16 de agôsto de 1549 foi passado mandado para o tesoureiro Gonçalo Ferreira comprar três juntas de bois por vinte e oito mil-réis para o serviço de El-Rei Nosso Senhor para as obras da cidade, sendo dois velhos por treze mil-réis e quatro novilhos por quinze mil-réis; a 13 de novembro do mesmo ano mandava-se que o tesoureiro comprasse um carro por dois mil e quinhentos réis; no mesmo dia foram pagos os homens que amansaram os novilhos acima referidos; a 23 do mesmo mês e ano foram compradas duas cangas para bois.

No mínimo, em novembro de 1549, chiavam os primeiros carros pelos caminhos e ruas da nascente povoação. Carros, cangas e bois já se tombavam entre os bens da Coroa, sendo por êles responsável o Almoxarife dos Armazéns da Cidade, Cristóvão de Aguiar. De onde eram os bois comprados a 16 de agôsto de 1549 não o dizem os documentos, parecendo provável pertencessem ao pequeno rebanho existente nos arredores da povoação de Francisco Pereira Coutinho. Ou então vindos de Pernambuco, onde, a êsse tempo, já havia, no dizer de MANUEL DA NÓBREGA, "uma povoação grande, das maiores e melhores desta terra". Na Bahia, segundo o testemunho do mesmo glorioso Jesuíta, "onde acharam quarenta ou cinqüenta moradores na povoação que antes era", já se havia iniciado a criação do gado bovino: em sua "Informação" de 1549, diz NÓBREGA: "bois, vacas, ovelhas, cabras e galinhas se dão tam-

bém com a terra e há delas grande quantidade"[3]. É sabido que a criação do gado bovino entrou a prosperar com a fundação do govêrno geral: Tomé de Sousa mandou vir de Cabo Verde gado vacum, que foi transportado pela caravela "Galga" em 1550[4]. A importação continuou pelos anos a fora: há notícia de que, em 1552, foram importados do Cabo Verde bois de carro, do que é prova o mandado do Provedor-Mor (14 de maio de 1552) para que o tesoureiro entregasse a Cristóvão de Aguiar, Almoxarife, dois bois de carro que tinham chegado do Cabo Verde na caravela "Princesa". Vale recordar que, por volta dêsse mesmo ano, Garcia d'Ávila, justamente cognominado por PEDRO CALMON — o curraleiro —, lançava os fundamentos de suas fazendas de gado bovino para as bandas do norte da cidade, em direção a Tatuapara, onde mais tarde ergueu a sua "Tôrre". Em 1552, já podia vender por 12$000 dois bois maninhos[5] para os carros de Sua Alteza (Mandado de 17 de julho de 1552).

Reatemos, porém, o fio da documentação relativa à presença do carro de bois na fundação da cidade do Salvador.

A 6 de dezembro de 1550 ordena o Provedor-Mor a Garcia d'Ávila, Feitor e também Almoxarife, que entregasse a Cristóvão de Aguiar, entre outros objetos, três carros, dez bois, uma canga..., para sua conta e guarda.

Os mesmos documentos falam de pagamentos de sôldo a Martim Gonçalves, carreiro que viera de Portugal: manda o Provedor-Mor, em 29 de dezembro de 1549, que se lhe pagassem quinhentos e oitenta e três réis e dois ceitis que lhe eram devidos do mês de julho da dita era; e a 16 de junho de 1550 aparece outra ordem de pagamento em seu favor, pois que "recebia seiscentos réis por mês por andar com os bois". A 18 de abril de 1551 falam os registros da cidade de outro carreiro — Jagramor ou Sagramor Afonso que recebeu do tesoureiro o sôldo equivalente a dois meses e meio de trabalho, de 15 de outubro a 31 de dezembro de 1549. A 10 de junho de 1551 mandava-se pagar a Pedralvares do Rio de Mouro, que também era bestério, o sôldo a que tinha direito por "andar com os bois de Sua Alteza"; a 23 de junho e a 11 de agôsto do mesmo ano, recebem soldos pelo mesmo serviço Jorge Fernandes e Jagramor Afonso. Não se perderam, como se vê, os nomes dos carreiros que carrearam para as obras da cidade: além dos mestres-carreiros vindos na armada do Governador — João Dias de Soajo e Martim Gonçalves — aparecem Jagramor Afonso, Pedralvares do Rio de Mouro, Jorge Fernandes e mais João Rodrigues Pontes de Lima e Diogo Fernandes.

Dêstes e de outros documentos se pode concluir que os carros que serviram na construção da Capital da Colônia eram, de regra, puxados por dois bois, ou seja por uma só junta.

(3) *Cartas Jesuíticas* — 1.º Vol. págs. 71, 74 e 98.

(4) Carta de Tomé de Sousa ao Rei de Portugal em 18-7-1551.

(5) Bois estéreis, infecundos, naturalmente castrados.

É ainda para notar-se que os bois de Sua Alteza tinham vaqueiro especial para guardá-los, pago pelo Tesouro: em 18 de junho de 1552 recebia o sôldo correspondente a êsse serviço Leonardo de Chaves.

Os carros eram feitos na terra: disso é prova o mandado passado pelo Provedor-Mor ao tesoureiro João de Araújo em 11 de janeiro de 1552, para que pagasse a Pedro Álvares, carpinteiro, cinco mil e quatrocentos réis, a metade em dinheiro e outra metade em mercadoria, que lhe eram devidos do feitio de seis carros, pois já havia antes recebido seiscentos réis do tesoureiro Gonçalo Ferreira.

Não se encerrou, porém, com a construção da cidade o papel relevante do carro de bois no início de nossa civilização material: êle se afirma, pelos anos adiante, como o mais prestante e econômico veículo de transporte de produtos e de mercadorias. É o que nos noticia GABRIEL SOARES DE SOUSA, em seu *Tratado Descritivo do Brasil em 1587.* Efetivamente, à pág. 135 da 3.ª ed. (N.º 117 da Brasiliana), escreve o autor da obra "talvez a mais admirável de quantas em português produziu o século quinhentista" (VARNHAGEN), ao falar do sítio da cidade: "e desta mesma banda da praça, dos cantos dela, descem dois caminhos em voltas para a praia, um da banda do norte que é serventia da fonte que se diz do Pereira e do desembarcadouro da gente dos navios; o caminho que está da parte do sul é serventia para Nossa Senhora da Conceição, onde está o desembarcadouro geral de mercadorias, ao qual desembarcadouro vai ter outro caminho de carro, por onde se estas mercadorias e outras coisas que aqui se desembarcam, levam em carros para a cidade". Em verdade foi o carro de bois o único veículo usado nos transportes da nova Capital e entre esta e os engenhos e roças de em tôrno: o carro ou a carroça tirados por muares ou cavalares só apareceriam nos séculos seguintes[6].

E o mesmo se daria na construção das demais povoações que foram surgindo na orla do litoral ou terra adentro do país.

Para tanto concorriam certamente três fatôres principais: os usos dos colonizadores, vindos de uma terra onde, desde as origens, era quase único nos transportes pesados o carro tirado por bois; o grande crescimento dos rebanhos bovinos graças às condições do meio favoráveis à sua multiplicação e expansão; a própria natureza de uma terra virgem, cheia de matas e pendores, de rios e aguaçais, quase sem caminhos, porque assim não podiam ser consideradas as trilhas tortuosas dos silvícolas.

Não havia como resolver de outra forma o problema da tração no Brasil nascente: sòmente maciços veículos como o carro de

(6) ROBERTO SIMONSEN, na sua copiosa *História Econômica do Brasil,* à pág. 284 do 1.º tomo, escreve: "A princípio era o gado bovino o elemento principal na indústria pecuária colonial. Seguiu-se-lhe o gado cavalar, de tão acentuado valor antes do aparecimento do veículo motorizado. Surgiram enfim, no século XVIII, a tropa muar e a figura estóica do tropeiro, o grande segurador dos meios de comunicação nos séculos XVIII e XIX e que até hoje tão importante papel desempenha em várias regiões do Brasil".

bois, de rude mas resistente estrutura, se adaptariam aos primeiros transportes na terra em ser, abrindo, não raro, êles mesmos, os caminhos para a travessia das brenhas e dos precipícios.

Não erraríamos, certamente, afirmando que muitas centenas de cidades que ora pontuam de civilização e de progresso o nosso imenso território tiveram o carro de bois como veículo do transporte de seus materiais de construção[7]. Um só fato do Brasil do século XX, do Brasil dos nossos dias, reforça a nossa assertiva. Quase quatrocentos anos depois que se fundou a cidade do Salvador, primeira capital do Brasil, aparece o mesmo veículo prestando inestimáveis serviços na construção da mais recente das nossas cidades, a novíssima capital do Estado de Goiás, inaugurada em junho de 1942. E para desfazer quaisquer dúvidas, tem a palavra o ilustre engenheiro arquiteto Atílio Correia Lima, autor do plano de Goiânia e construtor dos seus primeiros edifícios. Em entrevista concedida à imprensa (1942), disse: "Felizmente todos os óbices foram vencidos e aí está Goiânia em pleno florescimento. Tanto mais valor tem êsse seu desabrochar porque não foi cidade criada com pompa e altos dotes. Ela se fêz desde a primeira edificação que foi o Palácio do Govêrno, através de tôdas as vicissitudes, à custa ainda do *carro de bois;* dêsse mesmo *carro de bois* dos outros tempos da conquista. Foi êsse mesmo carro de bois que nos serviu para movimentar a terra na construção das pistas para o aeroporto da cidade".

Nem mais é de mister acrescentar nesta página inicial do ciclo do carro de bois no Brasil.

(7) Informando-nos a respeito do carro de bois no sul de Mato Grosso o erudito Dr. Gabriel Vandoni de Barros, de Corumbá, disse: "Esta cidade (Corumbá), como terá acontecido com tôdas as outras do Brasil, cresceu auxiliada pelos carros de bois. Foram antigamente empregados aqui no transporte de todo o material de construção: pedras, mais tarde tijolos, cal, telhas, areia, madeiras, etc.".

CAPÍTULO II

O carro de bois e os seus serviços ao longo dos séculos XVI, XVII, XVIII e XIX

Se, como ficou demonstrado no capítulo antecedente, o carro de bois foi o veículo usado no Brasil na condução de materiais para a edificação das primeiras povoações, vilas e cidades, não deixou de ser também, em nossas origens, o veículo de transporte das primeiras riquezas que começaram a ser exploradas nas terras brasileiras.

É hoje ponto assente entre os historiadores do Brasil que a nossa evolução econômica pode ser distribuída em ciclos mais ou menos sucessivos, ciclos êstes caracterizados pela predominância dêste ou daquele produto como elemento primordial da riqueza do país. Assim é que, do século XVI ao XX, se sucedem os ciclos do pau-brasil, do açúcar, do ouro e do café.

Os cinqüenta primeiros anos da nossa história foram preenchidos pelo ciclo quase exclusivo do pau-brasil, ou seja, pela extração do pau de tinta, abundante nas matas costeiras do Rio de Janeiro ao Rio Grande do Norte. Numa terra virgem, habitada por povos selvagens, sem povoações estáveis, só a exploração de produtos espontâneos da natureza, como era o pau-brasil, podia despertar o interêsse mercantil dos descobridores e primeiros exploradores. Não é para admirar, pois, que logo após o descobrimento, principiasse a extração da ibirapitanga dos silvícolas, de cujo início escreveu Roberto Simonsen à página 89 do 1.º tomo de sua *História Econômica do Brasil:* "A exploração do pau-brasil só poderia ser feita por intermédio das feitorias (postos de resgate, em sua maioria de caráter temporário, onde se concentravam, sob o abrigo de fortificações primitivas, os artigos da terra que as naus vinham buscar), às quais competia preparar os toros e acumular os *stocks* em pontos convenientes para serem transportados. Êsse serviço era feito pelos selvagens, que se utilizavam para a derru-

bada dos troncos, alguns de duas a três braças de circunferência, de machado e outras ferramentas fornecidas pelos portuguêses; as achas e os toros eram carregados aos ombros pelos selvagens, às vêzes em caminhadas de 15 a 20 léguas. Eram êles também que conduziam para bordo os paus assim acumulados (JEAN DE LÉRY)".

Não ficou, porém, o Brasil durante muitos anos reduzido a feitorias ou postos de resgate dos artigos que as naus vinham carregar (toros de pau-brasil, cana fístula, bugios, papagaios, curiosidades exóticas).

O govêrno de Portugal, sob a ameaça de perder a terra cobiçada por outros povos, resolveu colonizá-la: daí a solução feudal das capitanias hereditárias, cujas primeiras concessões datam de 1534.

A êsse tempo já se havia iniciado em pontos dispersos da extensa costa a primeira lavoura do Brasil, ou seja a da cana-de-açúcar, provàvelmente trazida de São Tomé ou da ilha da Madeira[1].

De feito, refere VARNHAGEN que Pedro Capico instalara em Itamaracá o primeiro engenho do Brasil, e que em 1526 dera entrada na Casa da Índia, em Lisboa, açúcar oriundo de Pernambuco. Em 1533 funda-se em São Vicente, capitania de Martim Afonso de Sousa, o primeiro engenho do sul do Brasil — o engenho do Governador — e logo depois José Adôrno funda outro, não longe de Enguaguaçu, que se chamou São João. Na Paraíba do Sul o donatário Pero de Góis, que já havia deixado em São Vicente o engenho instalado com seu irmão Luís de Góis, funda nas margens do Managé (Itabapoana) engenhos d'água e de cavalos, mais tarde destruídos pelos selvagens.

Na Bahia, ao tempo de Francisco Pereira Coutinho, João de Velosa, em 1536, inicia a construção do primeiro engenho baiano, em terras de Pirajá; Afonso de Tôrres funda o segundo, chamado engenho Paripe, entre o pôsto do Tubarão e o rio de Matuim; seguem-se-lhe os de Cristóvão de Aguiar na Água de Meninos (1549) e o engenho Santiago de Diogo Fernandes.

Em Pernambuco Duarte Coelho Pereira funda o primeiro engenho a uma légua da vila de Olinda e "dá ordens a se fazerem engenhos d'açúcares", surgindo vários, entre os quais os de Jerônimo de Albuquerque.

E assim se foram multiplicando em quase tôdas as capitanias essas primitivas fábricas de açúcar, chamadas por antonomásia engenhos, classificados diferentemente nos tempos coloniais, segundo a importância, a fôrça motriz e a situação: engenhos reais e engenhocas (Antonil); engenhos d'água (copeiros, meio copeiros e rasteiros), engenhos de animais ou trapiches (de cavalos, de bêstas, de bois); engenhos de "borda-d'água" e de "mato-dentro"[2].

(1) EDMUND O. VON LIPPMANN. *História do Açúcar*. Edição do Instituto do Açúcar e Álcool — 1941-1942, Tomo II, pág. 31.

(2) LUÍS DOS SANTOS VILHENA. *Cartas Soteropolitanas*. Vol. 1.º, pág. 174.

De um modo geral iniciava-se, sob os melhores auspícios, o ciclo do açúcar que seria por três séculos "o trato e negócio principal do Brasil", na frase de Fr. VICENTE DO SALVADOR ou "o principal nervo e substância da riqueza da terra", como diria BRANDÔNIO nos *Diálogos das Grandezas do Brasil.*

No copioso instrumental dos engenhos desde as origens figura em primeira linha o carro de bois, tão instante e necessário que se não pode pensar em cultura canavieira ou na indústria do açúcar no Brasil sem de logo associar-se a idéia da presença dos rudes veículos tirados por bois que conduzem a cana dos canaviais para os picadeiros dos engenhos, a lenha das florestas para as suas fornalhas e o próprio açúcar dos tendais para os mercados ou portos de embarque. Se nos engenhos da "borda d'água", levantados à margem dos esteiros do mar ou nos estuários dos rios, barcos e canoas, até certa medida, serviam para o transporte das canas e dos produtos, nos do "mato-dentro", estabelecidos longe do salgado, era o carro de bois equipamento imprescindível. Contemporâneo da introdução da lavoura de cana no Brasil, êsse carro a acompanhou no seu desenvolvimento através dos anos e dos séculos: ainda hoje não o dispensam tôdas as fábricas de açúcar do Brasil, desde os chamados *bangüês* até as modernas e complexas *usinas.*

Atendendo à secular permanência do antiqüíssimo veículo nas labutas da cultura canavieira, ALBERTO LAMEGO FILHO, numa brilhante tese apresentada ao Nono Congresso Brasileiro de Geografia, reunido em setembro de 1940, na cidade de Florianópolis, sob o título *O Homem e o Brejo,* escreveu os seguintes períodos lapidares: "Tôda a evolução da indústria açucareira até hoje é inseparàvelmente ligada ao carro de bois. O grande carro de eixo rolante e de rodas de dois metros de diâmetro, a fim de poder varar os atoleiros. O seu canto, que por trezentos anos se espalhou em contínuo crescendo pelos ares da planície campista, só agora começa a emudecer com os carros de eixo fixo. Mas é sempre o boi a grande fôrça motriz da cana para as usinas. Todo o açúcar de Campos e daí tôda a sua economia, todo o seu progresso e tôda a sua cultura, viajaram sôbre a mesa do carro de bois. Com êle e só por êle é que se deu tôda a gigantesca expansão industrial de Campos".

Mutatis mutandis aplicam-se à maravilha estas palavras a tôdas as zonas açucareiras do Brasil.

Voltemos, porém, às origens e acompanhemos, no curso dos séculos, a marcha da nossa economia: à luz de provas documentais, da palavra insuspeita dos cronistas do nosso passado e dos pesquisadores dos tempos que se foram, ver-se-á atestada a relevância do modesto veículo no progresso do Brasil.

No século XVI

Linhas acima, foram relembrados os inícios da lavoura da cana-de-açúcar na primeira metade do século XVI, e o estabelecimento dos primeiros engenhos do Brasil, os primeiros rebanhos da colônia e a presença do carro de bois, não só nos trabalhos agrícolas e explorações florestais, mas também na construção das primeiras povoações que a pouco e pouco iam assinalando a extensa costa com os símbolos da soberania portuguêsa. Com os progressos que à Colônia imprimiu a fundação do Govêrno Geral em 1549, dilatam-se os horizontes de sua riqueza. Os Governadores, com o auxílio inestimável dos Jesuítas, procuravam, na medida de suas possibilidades, desenvolver o povoamento, a catequese dos silvícolas, o aproveitamento das terras, a colonização em suma. Se Tomé de Sousa, fundador da capital da Colônia, a "cidade-fortaleza" do Salvador, fomenta a lavoura e promove a criação do gado bovino, Mem de Sá, terceiro Governador, bravo e prudente, ilustre e atilado, amplia as perspectivas da vida econômica do Brasil. Chegando à Bahia, em 28 de dezembro de 1557, não tardam as providências, uma das quais foi a fundação do chamado "lagar do Príncipe", "engenho que levantou à custa da fazenda real, para receber as canas dos lavradores que não pudessem ter engenho próprio". Ao exemplo outros se foram construindo no Recôncavo, inclusive o do mesmo Governador, sito na grande sesmaria de Seregipe (Sergipe do Conde, hoje município de Santo Amaro), que se tornou um dos principais da Colônia. Falecendo Mem de Sá em 2 de março de 1572, abriu-se-lhe nesse mesmo ano o testamento. José Wanderley Pinho, em erudita memória presente ao Terceiro Congresso de História Nacional (1939), publicou-o na íntegra[3], analisando-o com mestria.

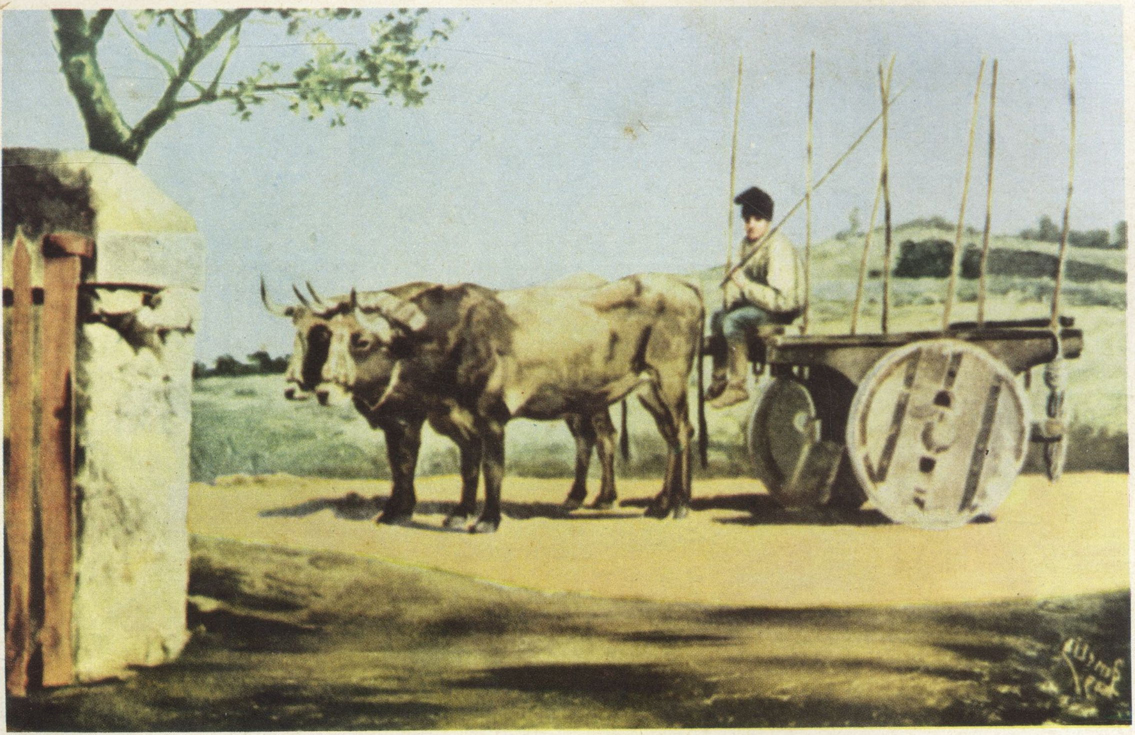
Dêsse importante documento consta entre as últimas vontades do Governador a de que a pessoa que possuísse o engenho de Seregipe seria obrigada a trazê-lo "bem conservado, com duzentas e cinqüenta pessoas de serviço e trabalho e doze juntas de bois". E entre os cento e onze trabalhadores que lá estavam em 1572, aparecem os carreiros, citados até dois nomes dêles — Pero e Bertolameu — no rol dos escravos da Guiné e da Terra. Não podia haver engenhos sem carros.

Fernão Cardim dizia, em 1583, da lavoura em Pernambuco o seguinte: "A terra é tôda muito chã; o serviço das fazendas é por terra e em carros; a fertilidade dos canaviais não se pode contar; tem sessenta e seis engenhos que cada um é uma boa povoação"[4].

Ninguém mais ao vivo retratou o Brasil do século XVI do que o "singelo" Gabriel Soares de Sousa. No seu *Tratado Descritivo*

(3) *Anais do Terceiro Congresso de História Nacional.* Vol. III.

(4) Fernão Cardim. "Narrativa Epistolar", in *Tratado da Terra e Gente do Brasil.* Ed. J. Leite & Cia., Rio, 1925. Pág. 334.



Óleo de autoria da rainha D. Amélia, de Portugal, com que a consagrada pintora compareceu à Exposição de 1908, realizada nesta Capital, e que foi por ela oferecido à "Fundação Ataúlfo de Paiva", como auxílio ao Preventório para crianças fracas que a instituição ia construir, e que é hoje uma pujante realidade, em Paquetá, tendo recebido o nome daquela ex-soberana portuguêsa. — A figura do carreiro tem semelhança flagrante com o rei D. Manuel, em sua juventude e há quem afirme que é realmente, um retrato seu.

do Brasil em 1587 (Edição "Brasiliana", n.º 117), há constantes referências à importância dos carros de bois nos transportes do país. À página 167 escreve o fidedigno cronista: "Esta terra (ao sul do Jaguaripe) é muito fértil e abastada de todos os mantimentos e de muitos canaviais de açúcar, a qual é de Gabriel Soares de Sousa; e dêste engenho ao de Diogo Correia não há mais distância que quatrocentas braças de caminho de carro, e para vizinharem se servem os carros de um engenho ao outro por cima de duas pontes, e atravessam êstes rios e ficam os engenhos à vista um do outro". Falando das árvores reais que se criam na Bahia, à página 244, refere-se às sepepiras (sucupiras), "de que se também fazem carros muito bons".

Dos documentos e das crônicas do século XVI o que ressalta em matéria de transportes por terra é que o carro de bois era o único veículo de que se serviam os colonizadores para a condução de materiais de construção e de mercadorias, de toros de pau-brasil e de outras essências florestais, dos produtos da lavoura e até de pessoas, incorporado, porém, e, principalmente, no serviço dos engenhos de açúcar como elemento indispensável ao seu manejo e prosperidade.

Nuto Sant'Ana, no 2.º vol. do seu copioso *São Paulo Histórico*, fala dos caminhos de carros, entre págs. 47 e 54, contemporâneos da fundação da cidade, documentando-o com os orçamentos para a ladeira de Santo Amaro e para uma ponte, nos quais se apontam as carradas de pedra indispensáveis à sua reparação.

Não nos despediremos do século XVI sem registrar outra utilidade que lhe emprestavam, já nesses tempos, os colonizadores, embora de vez a vez. Tal era a de servir para o transporte de armas e munições de guerra nas lutas que travavam[5].

No século XVII

De 1618 são os famosos *Diálogos das Grandezas do Brasil*, que correm mundo numa primorosa edição da Academia Brasileira, com introdução de Capistrano de Abreu e notas de Rodolfo Garcia. Neste memorável repositório de informações sôbre o Brasil no limiar do século XVII, são muitas as referências ao carro de bois na indústria do açúcar que "é a principal coisa com que todo êste Brasil se enobrece e faz rico". Na descrição da fábrica (equipamento) necessária a um engenho, informa Brandônio serem precisas "quinze ou vinte juntas de bois com seus carros necessários aparelhados"; dentre as madeiras de lei do Brasil cita expressamente a sapopira (epepira, sucupira) de que "se fazem muitos carros"; quando se refere ao gado vacum, de que havia grande quantidade, diz que "a maior utilidade que de tal gado tiram, são os novilhos,

(5) V. Capítulo VI desta parte. "O carro de bois nas guerras do Brasil".

de que se fazem bois mansos para serviço dos engenhos e das lavouras" e que "um novilho, que serve já para se poder meter em carro é estimado em seis e em sete mil réis, enquanto um boi já feito, de doze até treze mil réis".

Dominaram os holandeses, de 1630 a 1654, Pernambuco e as capitanias vizinhas e os seus cronistas não deixaram de falar a respeito dos veículos usados na terra conquistada.

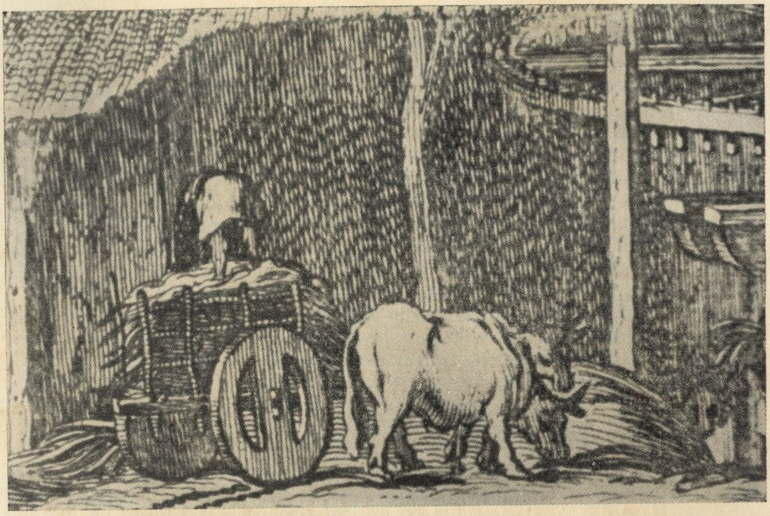
Assim GASPAR BARLEU, em sua copiosa *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil, sob o Govêrno de João Maurício de Nassau,* escreve à pág. 44[6]: "As canas cortadas levam-se em carros para os engenhos, onde, depois de várias manipulações em compartimentos e vasilhas diversas, o açúcar se cristaliza em diversas formas e qualidades". Não é só esta a referência de BARLEU: várias estampas que ilustram os mapas das partes do Brasil holandês e que tanto encarecem a sua *Crônica,* gravam eloqüentemente aspectos e coisas do tempo. À pág. 22, por exemplo, da citada edição, encontra-se a de um engenho d'água de Itamaracá: nela aparecem, em meio da paisagem tropical, a casa de morada do senhor do engenho, a senzala dos escravos, a fábrica de açúcar, currais, negros nas labutas e dois carros cheios de cana que se aproximam das moendas.

HERMAN WÄTJEN, autor de um interessante livro sôbre o *Domínio Colonial Holandês no Brasil*[7], tratando da plantação da cana diz que "para um partido de produção de quarenta tarefas, o lavrador necessitava pelo menos de vinte escravos, com a competente ferragem para o maneio das terras, de quatro a oito carros e alguns bois para conduzir ao engenho a cana cortada e despida de folhagem" (pág. 428). À pág. 432, fala da necessidade para um engenho de trinta a quarenta bois de trabalho e dez a doze carros no alpendre para o transporte do açúcar.

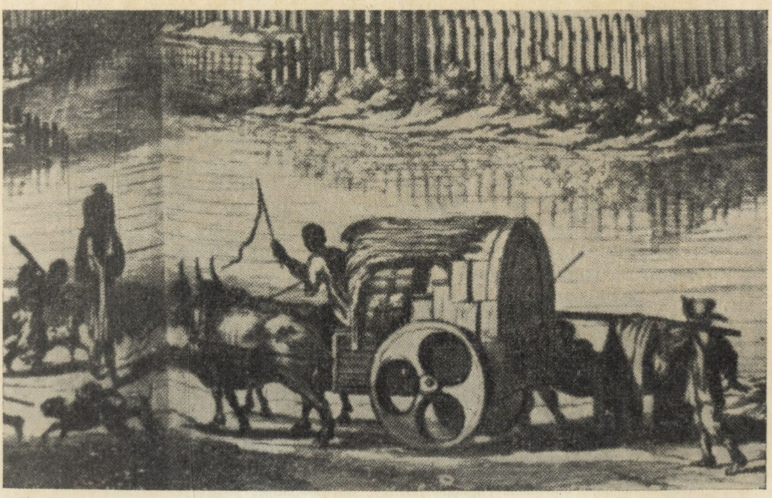
Do fim do século XVII é a representação do Governador Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho (1690-1694), considerada pelo grande mestre RODOLFO GARCIA, que a publicou no vol. 57 dos *Anais da Biblioteca Nacional,* "como documento do maior préstimo para a história da economia brasileira". Nesta representação, descrevendo o quadro brasileiro de então, com a alta dos preços de tudo que era necessário para o fornecimento dos engenhos, como das fazendas, diz: "A êste respeito se levantaram também todos os gêneros da terra que servem aos engenhos. Os caixões que valiam 800 réis valem 1$200. A lenha que valia a 2$000 a tarefa real a 2$500; os negros que se compravam a 50$000 se não tiram a menos de 60$000. O mesmo excesso corre nos bois, cavalos, carros, telhas, tijolos, e nas soldadas de tantos oficiais".

(6) Edição do Ministério da Educação — Rio de Janeiro, 1940. Trad. e anotações de CLÁUDIO BRANDÃO.

(7) Ed. Brasiliana. N.º 123. Tradução de PEDRO CELSO UCHOA CAVALCÂNTI, 1938.



Carro de bois no Brasil do Século XVII.
(Gaspar Barleu — *Res Brasiliae*... — Pág. 22 da trad. brasileira, 1940).



Idem.
(João Nieuhoff — *Memorável Viagem*... 1682. Trad. brasileira, 1942).

Por aí se vê o alto preço que então tinham carros e bois, elementos indispensáveis dos engenhos, ameaçando-os de não safrejarem.

Além de instrumento necessário à indústria açucareira, o carro de bois continuou no século XVII a monopolizar quase todos os transportes por terra no Brasil: era o único veículo utilizado na condução de materiais de tôda sorte para as construções que iam sendo feitas para dentro do país, no transporte dos produtos florestais entre os quais os toros de pau-brasil e dos produtos agrícolas entre as lavouras ou roças[8] e os mercados, nas comunicações entre os núcleos de povoamento que surgiram aqui e ali, originando-se nesse século tipos próprios para condução de pessoas e famílias em visitas recíprocas e para assistência de ofícios religiosos nas vilas e cidades. Desde o fim do século XVI já era conhecida a distinção entre os carros de bois adstritos aos serviços dos engenhos e os que eram destinados a outros transportes.

No século XVIII

Dos primeiros anos do século XVIII temos um precioso depoimento no que tange com a vida econômica da Colônia, principalmente em tudo o que se refere à indústria da cana-de-açúcar: é o livro do famoso ANTONIL, verdadeiramente JOÃO ANTÔNIO ANDREONI, jesuíta que foi Reitor do Colégio da Bahia, sob o título *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas,* cuja edição de 1922 devemos à benemérita iniciativa do notável polígrafo AFONSO DE E. TAUNAY[9].

Nada menos de dezoito vêzes fala ANDREONI no carro de bois como parte integrante do "cabedal que há de ter o senhor de um engenho real", para o transporte das canas para as moendas, das lenhas para as fornalhas, das caixas de açúcar para o pôrto. Não é só: ANDREONI refere-se repetidas vêzes aos bois de carro, às equipações necessárias ao meneio de um engenho, do como e quando se compram, dos cuidados que devem merecer para que prestem serviço rendoso, do número das juntas ou parelhas, em relação ao dos carros; trata dos caminhos dos carros que "sejam tais, que por êles se possa conduzir a cana, e a lenha, de sorte que não fiquem na lama"; enumera ainda as madeiras próprias para a construção dos carros, "a supupira-mirim[10], o jetaí, a sapucaia".

(8) "Roças", diz Fr. VICENTE DO SALVADOR em sua história citada, "que assim chamam cá as granjas ou quintas dos mantimentos, frutas e mais coisas, que a terra dá".

(9) Dêste livro, disse J. LÚCIO DE AZEVEDO, em *Épocas de Portugal Econômico,* à pág. 277, que é uma "descrição tão completa que, já com as licenças do Santo Ofício, do Arcebispado e da Mesa do Passo, o Govêrno Português proibiu a impressão do livro, no receio de por êle se propagarem no estrangeiro informações nocivas ao Estado".

(10) É a mesma *sapopira* de GABRIEL SOARES DE SOUSA, *sepepira* de BRANDÔNIO, e *sucupira* de hoje. *Bowdichia virgiloides;* H.B.K. dos botânicos.

Há, de Pernambuco, no meado do século XVIII, uma informação de alta valia: a do Capelão DOMINGOS DE LORETO COUTO. No seu trabalho *Desagravos do Brasil e Glórias de Pernambuco*[11] escrito em 1757, descreve, no Livro III, um engenho de açúcar e informa que para o seu manejo são necessários sessenta escravos e sessenta bois mansos. E mais: "em uma safra de 1500 pães de açúcar gastam-se três mil carros de lenha, levando cada carro mais de cinqüenta arrôbas de pêso. Para trazer esta lenha do mato ao engenho são necessários seis carros e seis carreiros".

Se assim era na indústria canavieira, os seus serviços continuaram a ser exigidos em todos os transportes por terra. Multiplicavam-se com os anos e com o natural desenvolvimento do país os carros de bois dos engenhos e dos demais transportes.

Não raro, neste século, como nos anteriores, o Govêrno requisitava carros de particulares para condução de materiais para as obras públicas. Nessas oportunidades havia sempre o cuidado de requisitar-se em primeiro lugar os carros que se ocupavam no transporte de produtos e mercadorias, evitando o mais possível o desvio dos carros dos engenhos a fim de lhes não perturbar o ritmo do trabalho.

Citemos dois exemplos: em 16 de setembro de 1715 o Marquês de Angeja — D. Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa — que governou o Brasil de 1714 a 1718, havendo usado improficuamente "os meios suaves para que as pessoas que costumavam carrear" conduzissem para a Ribeira da Cidade do Salvador as madeiras de construção de uma fragata, expediu uma ordem ao Ajudante Francisco Lins para que notificasse a êsses indivíduos para fazer o serviço de El-Rei sob pena de multas pesadas. E acrescentava a ordem: "e se declara que os Senhores de Engenho e lavradores de canas serão só obrigados a concorrerem com a metade do gado e carreios que tivessem"[12]. Em 23 de outubro do mesmo ano o Marquês de Angeja tornava bem clara a sua determinação: "Aos Senhores de Engenho, lavradores de canas, e lenhas, para que cada um desse para a condução das madeiras da fragata, a metade da fábrica de bois e carros, que tivesse, por não ser justo que no tempo presente se tirasse a uns e outros, tôda a dita fábrica, de que também necessitam, para a moagem dos engenhos"; "aos que viverem do manejo de carrear a concorrer com tôda a fábrica de bois e carros que tiverem".

À pág. 302 do vol. 54 dos mesmos *Documentos* encontra-se a segunda ordem assinada pelo mesmo Marquês de Angeja em 5 de janeiro de 1718: "O Sargento-maior Manuel da Costa Morgade do distrito de Passé, onde se fazem as madeiras para a nau nova, que El-Rei meu Senhor manda fabricar na ribeira desta cidade, pela repartição da Junta Geral do Comércio, tanto que receber esta

(11) Publicado nos volumes 24 e 25 dos *Anais da Biblioteca Nacional.*

(12) *Documentos Históricos.* Vol. 42, pág. 287. Ver também neste volume os documentos de págs. 9 e 202.

ordem, mande notificar a tôdas as pessoas, que tiverem carros de aluguel, e não andarem ocupados nas casas dos Engenhos, para que vão logo conduzir dos matos para os portos de mar competentes, as madeiras que estão cortadas para a fábrica da dita nau da repartição da Junta: e o Administrador dela fará pronto o pagamento dos ditos carretos, os quais se farão conforme o estilo da terra, para que fiquem satisfeitas do seu trabalho, as pessoas, que os fizerem. E o dito Sargento-maior não entenderá com aquelas pessoas, carros e fábricas, que andam ocupados em carregarem madeiras para a Ribeira desta cidade, pertencentes à repartição da Coroa. E esta diligência lhe hei por muito recomendada por ser assim conveniente ao serviço de El-Rei meu Senhor, prendendo aos que faltarem à dita notificação, e remetendo-se à minha ordem, para serem castigados, como merecer a sua desobediência".

Destas ordens se conclui que nesse tempo havia os carros dos engenhos, os carros de aluguel, de regra empregados em outros transportes, e os carros da repartição da Coroa, todos tirados por bois em tôda a extensão do território colonizado.

O transporte do pau-brasil do interior das florestas para os portos de embarque era problema que, de quando em vez, preocupava os governadores, obrigados a atender às solicitações da metrópole. Félix José Machado, Governador de Pernambuco, em 17 de novembro de 1712, baixava a seguinte ordem: "Ordeno ao Capitão-maior José Carvalho Pessoa da Freguesia da Várzea mande notificar a tôdas as pessoas que tiverem carros na dita Freguesia, para que vão à Freguesia de São Lourenço conduzir o pau-brasil que nela se acha para êste Recife, e que esta diligência se faça com a brevidade possível, porque não se demore o dito pau em prejuízo do serviço de S. M"[13].

Repetem-se ao longo dos anos do século XVIII os documentos desta natureza.

Vale recordar que foi nesse século que apareceram e se generalizaram em certas regiões do Brasil as famosas "tropas" de muares que, daí por diante, até o fim do século XIX e mesmo nos anos transcorridos do século XX, dividiram com os carros de bois as tarefas dos transportes por terra no interior do Brasil. Nos caminhos rudimentares que então possuíamos, transformados em lamaçais na estação das chuvas e no verão reduzidos a ásperas trilhas quase intransitáveis, foram os carros de bois e as tropas os únicos meios de ligação dos núcleos de povoamento entre si e entre êles e as roças e lavouras. De outra forma não se venceriam os obstáculos naturais[14].

(13) Bernardino José de Souza — *O Pau-brasil na História Nacional* — Ed. Brasiliana n.º 162 — pág. 176.

(14) As *tropas* e os *tropeiros* que tanto relêvo têm na indústria dos transportes no Brasil, mereceram dos nossos historiadores e sociólogos a devida atenção. De ver-se o que a respeito escreveram Capistrano de Abreu, Pandiá Calógeras, Afonso de E. Taunay, Roberto Simonsen, Pedro Calmon e tantos outros. É para desejar, porém, que alguém lhes examine mais minudentemente os beneméritos serviços que nos prestaram.

No século XIX

Não diminuiria ao longo do século XIX, principalmente na sua primeira metade, a relevância do carro de bois como veículo de transportes pesados por terra. Do seu limiar (1802) temos o testemunho de LUÍS DOS SANTOS VILHENA em suas *Notícias Soteropolitanas e Brasileiras*, publicadas em 1922, pelo Govêrno do Estado da Bahia, com as anotações do ilustre professor *Brás do Amaral*. Em sua Quinta Carta, VILHENA trata do "modo de agricultar as plantas de mais consideração que constituem a parte maior do comércio da Bahia, bem como de sua Política e economia rústica": depois de recordar os cento e quarenta engenhos da capitania de Sergipe d'El-Rei e os duzentos e sessenta do Recôncavo da Bahia, entre outras considerações, fala dos carretos de canas transportadas em carros puxados por quatro juntas ou parelhas de bois, dirigido cada um por dois carreiros (carreiro e ajudante), fazendo sentir que entre os oficiais indispensáveis a um engenho estavam os carpinteiros que fabricam os carros e as moendas. PANDIÁ CALÓGERAS, brilhante espírito, tão credor da admiração dos pósteros pela sua produção científica e atuação cívica indiscutida, no capítulo "Transportes Arcaicos" do seu livro *Res Nostra,* estudando a circulação das mercadorias no interior do Brasil, na primeira metade do século XIX, após traçar um quadro magnífico do papel que as *tropas* representam nas comunicações do interior, refere-se ao carro de bois no comércio do planalto central, em cuja amplitude, do vale do São Francisco aos fundos de Mato Grosso, se desdobram terras aplainadas e avenidas naturais por centenas e até milhares de quilômetros. Nessas regiões não havia, por dizê-lo, estradas construídas pelo homem: a própria natureza apontava os rumos à rudimentar circulação então existente. Os carros de bois aí encontravam condições mais que propícias ao seu trânsito.

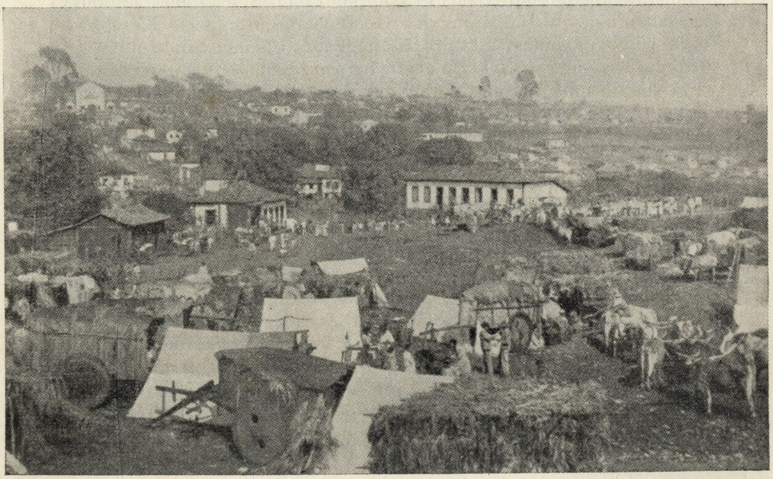
CALÓGERAS frisou, sobretudo, um dos aspectos do transporte em carros de bois: o do comércio do sal no poente brasileiro. Citemo-lo na íntegra: "Na economia naturista, a fazenda, unidade econômica, se supre de tudo com a própria produção. Excetua-se, quase único, o sal. Quando muito, e para os casos de consumo voluptuário, importa-se algum vinho e algum tecido mais fino: mas em geral o álcool é fornecido pela aguardente de cana ou por minúsculos vinhedos locais, e o vestuário pelos teares caseiros, tanto para algodão como para lã. Cardas, fuso e roca encontram-se em tôdas as velhas casas sertanejas, e urucum, jenipapo e pau-brasil, dão as substâncias tintoriais. Claro, a tropa pode fazer tais movimentações de vulto crescente com a ampliação da indústria pastoril, a consumir cloreto de sódio para a salga de gado. Era a maior importação. Hoje, encontra concorrentes na introdução de tecidos, de ferragens, de rolos de arame para cêrca e de querosene, à me-

dida que desapareceram as indústrias caseiras de tecidos, de azeite de côco, e se foram extinguindo os fogos das pequenas forjas de preparo de ferro, onde ferraduras, cravos, barras eram feitos para suprimentos regionais. Convém notar que tais produtos da rudimentar siderurgia da época se transportavam em lombo de burro.

Mas o carro de bois se revelou mais econômico, nos chapadões, por efetuar transportes mais concentrados, exigir menos trabalho e melhor resguardar as cargas contra as intempéries. Na carga, uma vez arrumada, não se mexia mais até seu destino final. O couro da tolda protegia contra o sol e chuva. A *mesa* do veículo, elevada acima do solo, impedia se umedecessem ou se sujassem as mercadorias. Vesperando a entrada das águas encaminhavam-se os carros pelas estradas. Iam puxados por juntas de bois, de cinco a doze. Um menino, o *candeeiro,* com pequena vara de ferrão, colocava-se à frente dos bois de guia e, puxando-os pela *chifradeira,* os punha a caminho. Atrás, o *carreiro,* com ferrão maior, excitava as reses, não lhes permitia descansar nem *amuar.* Saíam, mal rompia o dia, e avançavam uma légua. Aí paravam perto dalgum ponto d'água. Descangavam as *juntas,* soltando os *ajoujos,* mas deixando as chifradeiras para que os bois não se afastassem demais. Empilhavam *cangas,* com os *canzis, cambões* e *tiradeiras.* Almoçavam à moda dos tropeiros. À tardinha, traziam de novo os animais que haviam pastado, bebido e ruminado. A partir do *coice* e até a *guia,* cangavam sucessivamente as juntas ligadas uma à outra *canga* pelo *cambão* e pela *tiradeira:* e reencetavam a caminhada por mais uma légua. Ao entardecer pousavam junto à água. Soltava-se completamente o gado na pastagem de beira-estrada. Escorava-se o cabeçalho do carro, e preparava-se a modesta refeição nos caldeirões equilibrados sôbre as trempes. Coado e bebido o café, em tôrno do fogo se sentavam carreiro e candeeiro. Sob a mesa, um couro cru servia de cama ao primeiro. No espaço entre o tôldo e a carga, estendia-se o menino para dormir. Junto à meia luz dos tições, um cão de guarda velava sôbre todos. Por vêzes, pelo plaino seguiam em fila dezenas e dezenas de veículos, mais de cem em certas ocasiões. Cada qual se distinguia, e era reconhecido por seu dono, pelo timbre especial de sua cantiga, que era a nota estrídula do eixo a atritar contra os cocões. À noite, a linha dos fogaréus semelhava a frente de estranho exército acampado na chapada êrma, tais quais os tropeiros. Violas, violões, sanfonas, saíam dos bornais que os guardavam. Ao longo da intérmina coluna, evolavam-se para as estrêlas, sob o azul profundo do céu recamado de brilhantes, as canções dos carreiros, a melopéia dos chapadões, a mesma endeixa sentida de nostalgia, de mágoa e de amor, da poesia espontânea dos simples e dos solitários. Não dependiam de ranchos, como a tropa. Insensível às intempéries, o tôldo dispensava a arrumação diária das cargas sob coberta enxuta. Exigindo pessoal menor que os lotes, o carro abrigava ao candeeiro e ao carreiro entre as rodas, sob a mesa, ou também no interior, entre o



Pousada de carreiros do Triângulo Mineiro na Praça da Matriz, hoje Rui Barbosa, na cidade de Uberaba, no ano de 1906.
(Obséquio de Vítor de Carvalho Ramos).



Acampamento de carreiros no interior de Minas Gerais.

tôldo e a carga. Assim milhares dêles, de outubro a março, procuravam os centros distribuidores do sal, aí traziam os produtos sertanejos e os escambavam com as mercadorias litorâneas indispensáveis à vida do interior".

Em verdade, não se pode desejar quadro mais real e evocativo dos transportes pelas chapadas do planalto central brasileiro, ao longo do século XIX, do que essa página de um dos mais perfeitos pensadores do Brasil contemporâneo.

Não há como citar todos os documentos e depoimentos a respeito da presença e das reais utilidades do carro de bois no século XIX em quase tôda a extensão do território nacional, excluídas apenas algumas áreas por motivos que apontaremos a seu tempo. Nem também é de mister encarecer a sua importância como instrumento integrante da indústria canavieira no país[15]. Entretanto, abramos espaço a alguns depoimentos regionais que fortalecem as nossas assertivas.

Do Rio Grande do Sul, onde o carro tirado por bois se diz *carrêta,* certo por influência platina, fale o Dr. SEVERINO DE SÁ BRITO em seu precioso volume *Trabalhos e Costumes dos Gaúchos.* O autor refere-se aos tempos logo após a guerra dos Farrapos (1835-1845) e escreve: "O comércio do sul da Província dirigia-se para Pelotas que era o entreposto comercial dessa zona. Para lá seguiam *carrêtas* em grupos levando os produtos pastoris, couros, lãs, cabelo e voltavam repletas de mercadorias, com viagem redonda de três meses. Também havia um comércio regular para Montevidéu". Historiando a campanha acrescenta o Dr. SÁ BRITO: "As famílias daquele tempo viajavam em *carretilhas* de bois, que representavam um pequeno aposento fechado com porta atrás e janelas laterais". Recordando a invasão paraguaia de 1865 nos rumos de São Borja, Itaqui e Uruguaiana, diz o mesmo escritor que, ainda bem na meninice, apreciou o que se passou na estância de seu pai — preparativos de uma retirada com a família em direção ao litoral, para o que se apresentaram na frente da casa os veículos da época — "carrêtas, carretilhas, carroças e ao lado a enorme canoa com outras duas menores".

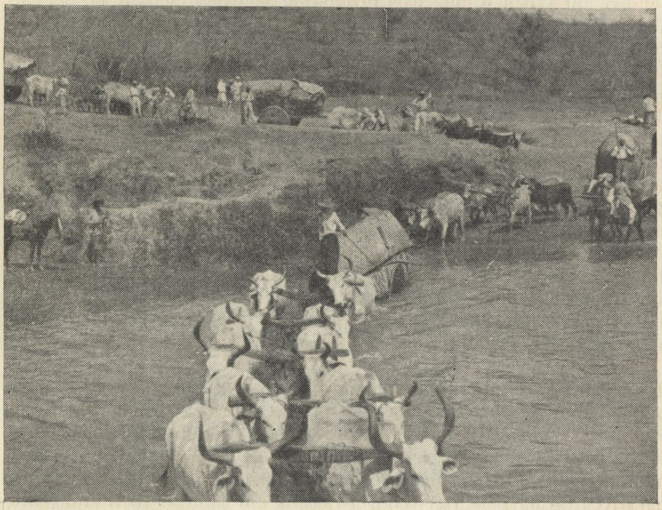
LUÍS CARLOS DE MORAIS, autor de um apreciado *Vocabulário Sul-Rio-Grandense,* escreveu-nos o seguinte: "Há, no Rio Grande, a tradição das grandes caravanas de carrêtas que abalavam do vale do Taquari com destino às fronteiras do Uruguai e Argentina, levando produtos agrícolas, notadamente farinha de mandioca e rapadura que trocavam por couros e outros produtos de pecuária. A ausência por meses e anos dos entes queridos se comparava à imposta pela guerra. Ao regressar o carreteiro era esperado como

(15) Digno de registro é o fato de que, em certas zonas do Nordeste, ontem como hoje, o transporte das canas dos canaviais para os engenhos é também feito nas costas de cavalos e muares, chamando-se a êste meio de transporte — *cambitagem.* Cambitar vem de cambitos, ganchos de madeira que se prendem aos cabeções das cangalhas e nos quais se arrumam e colocam as canas ou outros produtos que a isso se prestam. (V. BENON MAIA — *Habitat Rural em Alagoas,* no Boletim do Ministério da Agricultura, ano 29, outubro de 1940).

um herói entre os seus e o vizindário. Era visto com inveja pelos que não haviam tido a ventura da longa jornada".

Da importância do carro de bois na vida rural de Santa Catarina no século XIX e bem assim de seus aspectos predominantes falou VIRGÍLIO VÁRZEA na primeira parte do estudo que fêz a respeito de sua terra.

No Paraná o carro de bois era o único veículo rural, sobretudo no litoral.



Comboio de carros no sertão do Tietê — São Paulo.
(Foto da *Revista da Real Sociedade Geográfica da Itália*, republicada na revista *Ilustração Brasileira* em maio de 1936).

De São Paulo é mais vasto o documentário: vale trasladado o artigo do paciente e ilustre investigador do passado paulista NUTO SANT'ANA, a respeito dos "Carros de Bois", publicado no *Correio Paulistano* de 16 de setembro de 1942: "Pelos anos de 1852, a cidade de São Paulo despovoada e suja modorrava ao sol ou se esfumava encolhida, na garoa tamizada do alto como uma cinza úmida. Negros transitavam, de torso nu, com tabuleiros de fazendas sêcas; calcêtas, com grilhões pelos tornozelos, mourejavam no eterno consêrto das vielas tortuosas e esburacadas; clérigos de batinas negras enxameavam, constituindo uma classe tão saliente como a dos militares; boiadas rumavam para os campos realengos, de Ipirapuera; e tropas estardalhantes, encouradas de bruacas barrigudas, chegavam de todos

os pontos, enchendo a terra de efêmero rumor; depois tocavam para o litoral e para a Côrte — ou regressavam ao *hinterland* fecundo, em filas ligeiras seguidas de capatazes mal-ajambrados e empoeirados, como ainda hoje se vêem, em surtos de estranhas reminiscências, para os lados conservadores de Itapecerica.

Pelas ruas transitavam então, quase livremente, os carros de bois, carregados de cereais, de lenha, de terra, de pedras, de madeiras para construções. Veículos primitivos, de eixos móveis, iam ringindo longamente à tarda andadura dos ruminantes. O carreiro de pés no chão, as calças de algodão trançado e listado regaçadas pelas canelas, a camisa entreaberta, o chapéu de palha ou couro desabado, trotava à frente dos bois pacíficos ou aos seus flancos, de vez em quando ferretoando-os com a ponta de ferro das aguilhadas.

Êsses, os únicos veículos de meados do século. Isto é, consta também a existência, por vagas informações de fiscais e cronistas, de uma ou outra sege, entre elas a do bispo D. MATEUS, morador semi-secular da rua do Carmo. E só. Não. Havia também os bangüês para as ásperas caminhadas interurbanas. E cadeirinhas românticas, convidando a passeios citadinos, idas a festas e igrejas. Mas, dêstes meios de transporte particular, eram os animais, primitivamente, os índios e, posteriormente, temiminós reforçados, de bons bíceps e boas pernas, alimentados a feijão com angu e também a milho, do qual, nas longas excursões, levavam grossas espigas dependuradas na cintura.

De tal sorte, porém, cresceu o número de carros, que a Câmara Municipal, por intermédio de um dos seus pares, resolveu regulamentar-lhes o uso com umas posturas, então submetidas ao exame de uma Comissão Especial. O autor do projeto foi o ilustre paulista, homem público e historiador, Brigadeiro Machado de Oliveira. E ficou desde logo estabelecido que os carros de Santo Amaro, vindos pela rua da Casa Santa ou pelo Piques, estacionariam nos largos de São Gonçalo e São Francisco; os que entravam pelas pontes do Carmo e da Tabatingüera, no largo do Carmo; e pelos do Açu e Constituição, no largo de São Bento. Os procedentes dos lados de Pinheiros, Ó e Santana, que se destinassem à Freguesia de Santa Ifigênia, podiam, depois de descarregados, estacionar nos largos de Santa Ifigênia, no do Tanque Zuniga e no da Consolação.

Em nenhuma rua, sem exceção, deviam conservar-se os carros parados: êstes tinham que seguir pelo centro das vias públicas, um atrás do outro, de modo a não embaraçar o trânsito. Nos paradeiros retro designados, colocar-se-iam com igual precaução. E o art. 9.º especifica ainda que "a carga do carro que se largar à porta do comprador, nas ruas e praças da cidade, ficará de modo que entre ela e a porta haja o intervalo pelo menos de uma braça para o trânsito dos passantes a pé, ficando também no meio da rua o espaço necessário para a passagem de carros ou cavaleiros".

Tudo isso tinha que ser rigorosamente cumprido, com pena de multas aos faltosos, que variavam de 500 réis a 2$000 réis, conforme os casos e as reincidências.

Tempos depois destas posturas, estabeleceu-se uma espécie de entreposto de madeiras de construção no largo do Bexiga, exatamente onde há hoje um mictório. Os antigos ainda se lembram dêle. Era um barracão retangular, cercado de tábuas, tendo um vão para ventilá-lo entre estas e o teto. O inconveniente dessa abertura é que por ela chovia. E a umidade, não raro, danificava o material em depósito.

Quanto aos carreiros, conduziam lenha, que vendiam "às carradas" ou "às mocutas"; verduras e frutas; e também, em um curioso veículo da época, espécie de carroça formada por enorme quartola deitada, água para ser vendida de porta em porta. Custava 40 réis o barril, em 1865. Puxavam-na muares, em vez de bois, destinando-se êstes, pròpriamente, aos carros, aos quais se atrelavam em cangas, formando uma junta e, não raro, conforme o pêso da carga, diversas delas.

Isso tudo, porém, ficou para trás, na sombra evocativa de outras idades"[16].

(16) Transcrevemos aqui os seguintes documentos colhidos na coleção das *Atas da Câmara da Cidade de São Paulo*, Vols. XXXVIII e seguintes: "Sessão Ordinária aos 8 de novembro de 1851 — Ordem do dia. Indicação do Exmo. Sr. Maxo d'Olivra. Requeiro a nomeação d'uma Commissão especial, pa. examinar o projeto de Posturas sobre o transito dos carros na capital. 8 de novembro de 1851. Maxo. d'Ola. Postos em discussão foi appdo.

Postura. São designados para paradeiros dos carros, que para capital conduzem madeiras a vender, os seguintes logares:

Para os carros que veem do lado do cemitério, ao de Santo Amaro, e entrão pela ponte do Piques os largos de São Gonsalo, e de São Francisco.

Para os q. entrão pelas pontes do Carmo, e da Tabatinguera, o largo do Carmo.

Para os que entrão pelas pontes do Assú, e Constituição, o largo de São Bento.

Os infractores pagarão pela 1.ª vez 1$000, em cada reincidencia 2$000.

Não ficarão inhibidos os mesmos carros, qualquer que seja o logar d'onde venhão o pararem n'um, ou n'outro largo, dos que ficão designados.

Incorrem na multa assim os carros que, depois de descarregarem a madeira, que conduzirem na porta do comprador, não se retirarem logo pa. algum dos paradeiros.

Os carros nos paradeiros designados, estarão de modo q. não embaracem o transito publico: os infractores pagarão pela primeirá ves 500 rs. e em cada reincidencia.

Os carros que conduzirem lenha, fructas ou comestiveis, e não quizerem correr as ruas, deverão ficar em qualquer dos paradeiros dezignados, sob pena de que, o não fazendo ficão sugeitos á multa imposta aos carros que conduzem madeiras. As cargas dos carros que se largar á porta de comprador nas ruas, e praças da cidade ficará de modo, que entre ella e a porta haja um intervallo pelo menos d'uma braça para o transito dos passantes: os infractores pagarão 500 rs. pela primeira vez, e 1$000 em cada reincidencia.

Ninguém poderá depozitar nas praças, ou ruas da cidade, madeiras, pedras ou outro qualquer material por mais de quatro dias, sem que o faça com licença do Prezidente da Camara, pela qual se pagará 2$000; sendo a licença dada em requerimento, da parte, por despacho lançado pelo secretario, ao que devera proceder declaração por escrito do Procurador de haver recebido a quantia estipulada: os contraventores pagarão o dobro. Os materiaes em deposito ficarão arrumados em um lado da rua, ou no lugar da praça, que não embarace o transito publico.

São Paulo, 16 de Agosto de 1851. Machado d'Oliveira.

Sessão Extraordinária de 20 de Janeiro de 1852. Em tempo. O Exmo. Sr. Prezidente apresentou a postura approvada em Sessão antecedente, pa. hir ao Govo. solicitando a approvação provisoria, com o offo. seguinte. Illmo. Exmo. Sr. Havendo a Camara Municipal d'esta Capital, approvado as Posturas que veem juntas, a este em copia assignada pelo Secretario, e por q. a Camara as considera urgentes, submette-as ao conhecimto. de V. Exa. afim d'obterem sua approvação provisoria, pa. q. possão ter quanto antes execussão. Ds. Ge. a V. Exa. Paço da C. 20 de Janro. de 1852. Posto em discussão foi appda.

POSTURA

Art. 1.º Sam designados para paradeiros dos carros que para a capital condusem madeiras, e outros objectos a venda, os segtes, lugares.

§ 1.º Para os carros q. veem do lado de Santo Amaro, e entrarem pela rua de Sta. Casa, pela ponte do Piques, os largos de São Gonçalo e São Franco.

§ 2.º Para os q. entram pelas pontes do Carmo e Tabatinguera, o largo do Carmo.

§ 3.º Para os q. entram pelas pontes do Assu e Constituição, o largo S. Bto.

§ 4.º Para os q. entram pelas pontes do Carmo e Tabatinguera, outros objectos, dos lados dos Pinheiros, da estrada de O', ou da ponte de Sta. Anna, foram descarregar nas ruas de Sta. Iphigenia, e dahi se não retirarem imediatame. deverão parar no largo de Sta. Iphigenia, no do tanque do Unicas (deve ser Zuniga) e no do. Consolação.

Art. 3.º Os infractores pagarão pela 1.ª vez 1$000, e em cada riencidencia 2$.

Art. 4.º Não fica prohibido aos mmos. carros qualquer q. sejão os lugares d'onde venhão, a pararem n'um ou n'outro largo dos que ficão designados.

Art. 5.º É absolutame. prohibido q. os carros depois de descarregados, quaesquer q. tinhão sido os generos q. houverem condusidos se conservem parados nas ruas; ou fora dos lugares designados pa. paradeiros.

Os infractores pagarão digo incorrerão na multa imposta pelo Art. 3.º destas posturas.

Art. 6.º Os carros nos paradeiros, designados, estarão de modo q. não embaracem o transito publico, os infractores, pagarão pela 1.ª vez 500 rs. e en cada riencidencia 1$000.

Art. 7.º Os carros condusindo madeiras, lenha, pedra, ou outro qualquer material, que corre as ruas, o farão sempre pelo meio d'ellas, uns após os outros, e com seos guias na frente, e logo q. forem descarregados, hirão ficar n'alguns dos paradeiros, qdo ainda tenhão demora na Cide. Os contraventores pagarão 500 rs. pela 1.ª vez, e 1$000 nas riencidencias.

Art. 8.º Os carros q. condusirem lenha, fructas, ou comestiveis, e não quiserem correr as ruas, deverão ficar em qualquer dos paradeiros designados, sob penna de q. o não fasendo, ficão sujeitos a multa do Art. 3.º.

Art. 9.º A carga do carro, q. se largar a porta do comprador, nas ruas e praças da Cide., ficará de modo q. entre ella e a porta haja o intervallo pelo menos d'uma braça, pa. o transito dos passantes a pé, ficando tambem no meio da rua o espaço necessário pa. a passagem de carros ou cavaleiros. Os infractores pagarão a multa do Art. 6.º.

Art. 10.º Ninguem poderá depositar nas praças ou ruas da Cidade materiaes pa. a edificação pr. mais de 4 dias, sem q. o faça com licença do Prezide. da Camara, pela qual se pagará 2$000, sendo a licença dada em requerimto. da parte pr. despacho lançado pelo Secretro. e rubricado pelo Prezide. ao que deverá preceder declaração pr. escrito do Procor. d'haver recebido a qta. stipulada. Emqto. durar o dposito de materiaes será a licença reformada de 3 em 3 mezes, pagando de cada reforma, a mma. quantia de 2$000; os contraventores pagarão o dobro pr. cada um trimestre.

Art.º 11.º Os materiaes em deposito, ficarão arrumados do modo indicado no art. 9.º d'estas Posturas pa. carga dos carros q. for largado a porta do comprador. Os infractores pagarão 2$, e bem assim 1$ de cada dia, em q. sendo advertido na contravenção d'estas Posturas, ensistirem n'ella.

Art. 12.º O deposito de materiaes actualme. existentes nas ruas da Cide. ficarão no praso imprerogavel de 4 dias depois da promulgação d'estas Posturas arrumados de modo indicado no art. precedente. Os infractores pagarão 4$000 e bem assim 1$ de cada dia de incistencia na contravenção d'estas Posturas.

Os materiaes em deposito ficarão arrumados a um lado da rua, ou no lugar da praça onde forem largados, e de modo que não vede o transito publico. Paço da Camara Mal. 19 de Janro. de 1852.

Não avendo nada ms. a tratar o Exmo Sr. Prezide. marcou pa. Sessão o dia 24, e levantou a mma. as 2 horas da tarde, e eu Candido Ribro. dos Stos, Secreto, servindo de Secretro, e escrevi. Machado d'Oliveira — Olivra. Felicio — Ferra. Ribro dos Stos.

Sessão Ordinária aos 21 de Abril de 1852 — O Exmo. Snr. Machado d'Oliveira apresentou o seguinte projecto de Postura — Proponho a seguinte redacção ao projecto de Postura sobre as carroças q. transitão na Capital, e como artigos additivos os q. se lhes seguem.

Artigo 1.º — A taxa de dois mil reis sobre os carros que transitão na Cide. estabelecida pelo Art. 1.º da Resolução de 27 de Março de 1835, é extensiva às carroças puchadas pr. uma besta, cavallo ou boi. Os contraventores incorrem na multa imposta pelo mmo. artigo da citada Resolução.

Art. 2.º Pagarão a mma. taxa todos os carros de eixo fixo puchados pr. uma ou mais juntas de bois ou parelhas de animaes, qualquer q. seja a sua capacidade.

Aos infractores impor-se-há o duplo nas reincidencias.

Art. 3.º Os carros e carroças de q. tractão os artigos precedentes serão carimbados na forma disposta pela Resolução acima referida; pagando os infractores a multa ali estabelecida.

Art. 4.º Todo o transporte de rotação pa. o trafico mercantil, q. não pertencer ao Municipio da Capital, e entrar carregado na cidade pa. ahi descarregar pagará a taxa de 2$rs. q. lhe servirá pa. um anno; e a de um mil réis o que unicamente passar carregado pela cide. Os contraventores serão obrigados a pagar o duplo.

Art. 5.º Nem uma carroça ou carro dos acima mencionados, poderá postar-se na rua de modo q. embarace o transito publico, ou estar parado depois de descarregado, a não ser nos largos designados para paradeiros pelas Posturas de 22 de Janro. deste anno. Os contraventores serão multados em 1$rs e no duplo nas reincidencias.

Art. 6.º É prohibido andarem os carros de ensino dentro da cide.: o mestre ou director, q. for contraventor será condemnado em 5$ rs.

Art. 7.º Fica igualme. prohibido a toda qualide. de transporte de rotação, inclusive os vehiculos, andar a galope ou a trote largo nas ruas estreitas da cide. O infractor

Abundando nessas considerações ANTÔNIO CONSTANTINO, em artigo publicado na *Revista Brasileira* (N.º 2, pág. 177), tratando da atmosfera de solidão da cidade de São Paulo ao tempo da moci-



Carro de bois passando sob os Arcos do Rio de Janeiro.
(Gravura do livro *Brésil* de FERDINAND DENIS, 1837).

pagará 2$ rs de multa, e si não tiver com q. satisfaze-la ou sendo escravo soffrerá dois dias de cadêa.

Art. 8.º Os transportes de rodas fixas trarão os eixos bem untados pa. não chiarem. Os q. assim o não fiserem pagarão a multa de um mil réis, e o dobro em cada uma reincidência.

Art. 9.º O disposto no artigo 9.º das Posturas de 22 de Janeiro deste anno, é extensiva às presentes.

S. Paulo 17 de Abril de 1852. — Machado d'Oliveira.

Entrando em discussão foi approvada, remettendo-se ao Govo. da Provincia pa. approvar. E nada mais havendo a tractar o Exmo Sr. Prezide. levantou a Sessão e marcou a segte. pa. o dia 24 do corre. Eu Joaquim Roberto de Azdo. Marques Secretario interino que a escrevi. Machado d'Oliveira — Felicio Oliveira — Ribeiro dos Santos".

dade de Salvador de Mendonça, por volta de 1859-1860, escreveu: "Pelas ruas sem fim, envôltas na poeira ou na garoa, deslizava, vez ou outra, a caleça, surrada ou tílburi se desconjuntando nas valetas. Iam e vinham os carros de bois, gemendo pelos morros, a transportar mercadorias".

Não era só a capital que ouvia o chiado dos carros; por todo o interior povoado, que a cultura cafeeira ia conquistando para se tornar a coluna mestra da economia nacional, rodavam milhares de carros de bois. Êles e as tropas de muares dividiam, segundo as zonas, os encargos da translação dos produtos agrícolas e das mercadorias, predominando, porém, aliás como em tôda parte, nos serviços internos das fazendas. AFONSO DE E. TAUNAY, à pág. 361 da sua monumental *História do Café,* escreveu: "As terras de derrama suave de São Paulo permitiam, até certo ponto, o emprêgo de viaturas, mas havia o alto paredão da serra marítima a vencer, inutilizando qualquer tentativa de veiculação em carros de motor animal". Páginas adiante observa: "No norte de São Paulo era muito comum o emprêgo de boiadas no transporte do café dos municípios ribeirinhos do Paraíba para Ubatuba e São Sebastião. Escolhiam-se animais selecionados e uma boa junta de *bois da serra* mercava-se por elevado preço segundo informe de Félix Guisard Filho". Dominavam nos transportes agrícolas e noutros. ALUÍSIO DE ALMEIDA em suas *Achegas à História do Sul Paulista,* publicadas no vol. LXXII da *Revista do Arquivo Municipal* de São Paulo, lembra que, na revolução de 1892, sendo Tatuí quartel-general legalista, como estivesse extinta a era das tropas ou porque o exigisse o pêso da carga, mobilizaram-se todos os carros de bois da zona, para transportarem ao distante Itararé as munições.

De referência aos Estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, ao longo do século XIX, são também as tropas e os carros de bois que, de acôrdo com as zonas e os usos locais, não só se encarregam dos transportes rurais, mas também de mercadorias de importação e exportação, tanto em pequenos como em grandes percursos. São unânimes os testemunhos dêsse aspecto da vida do nosso imenso sertão do oeste. Linhas acima vimos como PANDIÁ CALÓGERAS fixou o papel do carro de bois no comércio do sal na região centro-oeste do Brasil.

Velho conhecedor[17] dos fastos de Paracatu, município mineiro nas raias de Goiás, transmitiu-nos o seguinte relato dos primeiros anos do século XIX: "No ano de 1820 o famoso agricultor de Paracatu — Messias dos Reis Calçado — proprietário de grandes latifúndios, de 300 escravos, de dez engenhos de açúcar, além de alambiques, levou ao Rio de Janeiro, capital do país, dez carros de bois carregados de açúcar, tecidos de lã feitos em teares da terra, odres de aguardente especial. A viagem de ida e volta durou um ano. O informante ouviu a sua narrativa da velha Teresa que foi escra-

(17) Cel. OLÍMPIO GONZAGA, coletor federal em Paracatu.



No comêço do Século XIX — Minas Gerais.
(MAURICE RUGENDAS — *Voyage Pittoresque*, 1835).



Idem.
(RIBEYROLLES — *Brasil Pitoresco* — 1861).

va do Messias Calçado, transportada do Rio para Paracatu nessa memorável viagem dentro da panela de um alambique"[18].

Do Rio de Janeiro para o norte, até o Maranhão, além das zonas em que imperava o açúcar, o carro de bois era quase o único veículo adaptado a todos os transportes por terra, quer no serviço interno das fazendas, quer em longas jornadas de Estado a Estado, dos centros produtores para os consumidores. Aparece em quase tôdas as zonas, no litoral como no sertão, no campo e nas cidades.

ANTÔNIO BEZERRA DE FREITAS em seu livro *Província do Ceará* publicado em 1889, à pág. 287, falando da vila de São Bento diz: "Das informações que colhi acêrca da origem desta vila, soube que em conseqüência da grande colheita de algodão, que se fazia na serra, enviavam os plantadores e negociantes a lã em fardos para armazéns aqui construídos pelos anos de 1844 a 1850, sob a guarda de Vicente Xavier de Lima, donde eram transportados em carros de bois para a capital (Fortaleza)".

Na própria capital do Império êles andavam empregados no transporte de vários produtos, de carnes, de lenhas, de forragens, de frutas, de mercadorias em suma. No livro de FERDINANDO DENIS — *Brésil* (1837), entre págs. 308 e 309, está a sugestiva gravura de um carro de bois carregado de palhas, atravessando os "Arcos" que ainda hoje atestam a grandeza e solidez das obras que os colonizadores construíram para o abastecimento d'água à população carioca.

Se na Amazônia a riqueza fenomenal da sua rêde hidrográfica e as próprias atividades de seus habitantes determinavam a quase exclusividade dos transportes por água, todavia nas regiões mais afastadas das avenidas fluviais, o carro de bois aparece desde os primeiros momentos da colonização. É assim que o vemos nos famosos campos do Rio Branco do Juruá, da ilha de Marajó, etc. Também serviam nos arredores das cidades, utilizados nos transportes de materiais de construção e de produtos da pequena lavoura que se fazia. De Parintins, por exemplo, cidade do Amazonas, tivemos a informação do Sr. Tomás Meireles, lá residente, de que a introdução do carro de bois em seu município data de 1883, quando um mestre de obras português contratou a construção da Igreja Matriz da cidade: para transportar os materiais levou um carro e um boi de nome "Caralinda". Logo depois êles se multiplicaram no referido município.

Depoimentos dignos de registro são os dos viajantes e estudiosos estrangeiros que percorreram as várias regiões do Brasil no século XIX: remetemos o leitor ao capítulo III da "Oitava Parte", no qual os reproduzimos na íntegra.

Além dos trabalhos nos transportes pacíficos não se pode deslembrar os que prestaram nos de guerra; dêstes nos ocuparemos mais largamente em outro capítulo dêste livro.

(18) Teresa vivia ainda em 1900, quando narrou a viagem.

CAPÍTULO III

O carro de bois e os seus serviços no século atual. Estatísticas

Apesar dos progressos que realizamos no campo dos transportes, cada vez mais mecanizados, desde o advento das primeiras estradas de ferro até a veiculação automóvel dos dias presentes, muito embora a concorrência que o velho e moroso carro tem experimentado nestes últimos oitenta anos em frente a veículos mais rápidos, de maior capacidade e comodidade, não obstante a campanha que se tem levantado contra o seu uso, como representante de uma época atrasada, sobretudo como veículo daninho às boas estradas que se vão abrindo para a circulação automóvel, o carro de bois continuou e continuará a prestar, no século que passa, os mais inestimáveis serviços em grandes extensões do território nacional. Da Amazônia à campanha rio-grandense do sul, das beiras do Atlântico às raias do oeste, seja com sua primitiva estrutura, seja com as modificações que lhe têm sido feitas em algumas zonas, seja o carro de eixo móvel ou de eixo fixo, de rodas plenas ou radiadas, cantador ou silencioso, carro ou carrêta, êle está incorporado ao aparelhamento econômico do Brasil. Nem se fechará tão cedo o ciclo de sua participação nas atividades rurais do nosso país.

De sua presença nos dias que correm, em quase todos os recantos da nossa terra, dizem todos os que conhecem o Brasil além das grandes metrópoles do litoral; é o que observam todos os que percorrem o nosso interior em tôdas as latitudes; é o que afirmam os que compreendem as realidades da exploração e do aproveitamento da nossa terra; é o que, finalmente, provam concludentemente as estatísticas que têm levantado o potencial do nosso equipamento econômico.

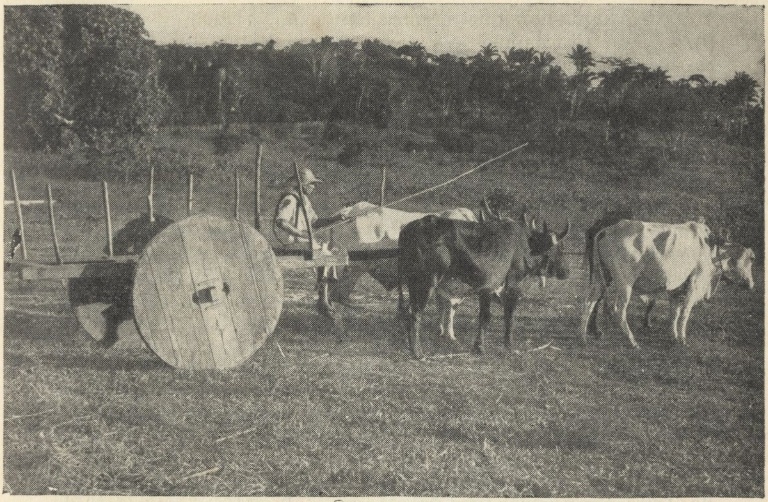
Ilustram, sobremodo, êsse aspecto da nossa vida rural os informes de um "Inquérito" realizado em vários Estados do Brasil, de 1921 a 1923, pelo Serviço de Proteção e Fomento Agrícolas do

Ministério da Agricultura. Aqui reproduzimos alguns de seus tópicos: de referência ao Rio Grande do Norte informa que os transportes terrestres se fazem em carros de bois, dorso de animais, automóveis e estradas de ferro; o transporte por cargueiros era o preferido no sertão; os transportes em carros de bois eram mais comuns nos serviços internos das maiores propriedades agrícolas, realizados entretanto em maiores distâncias quando se trata de cargas mais pesadas. De Pernambuco diz que o burro e o carro de bois eram os meios à disposição dos agricultores para o transporte das colheitas aos mercados. Em Alagoas e Sergipe o transporte de canas para as usinas era feito, geralmente, em carros de bois e o açúcar era transportado na costa de animais, em carros de bois, nas vias férreas e fluviais. No Espírito Santo o transporte de gêneros era feito em carros, mais usados, porém, nos trabalhos das fazendas, ou como era mais comum em tropas, para as estações ferroviárias e portos de embarque. No Rio de Janeiro os transportes nas estradas e nos caminhos do Estado, que não eram bem conservados, eram feitos em carros de bois ou em tropas. No próprio Distrito Federal, de cuja parte urbana fôra banido êste veículo de há tantos anos, ainda hoje rodam carroças tiradas por bovinos (uma junta ou mesmo um só boi) transportando, nos subúrbios, forragens, frutos, materiais, etc.[1]. Do Rio Grande do Sul informa que os velhos carros de bois continuaram a trafegar no Estado, máxime no Nordeste e nos limites com o Uruguai e Argentina, com certas modificações oriundas dessas Repúblicas. De Goiás fala que "os artigos exportados são conduzidos dos centros produtores aos mercados intermediários em tropas de muares e carros de bois". Em Mato Grosso os transportes eram realizados em cargueiros — burros e bois — e em carrêtas tiradas por bois. Carros de bois carregaram a borracha de certas regiões para os portos, informa também a *Ilustração Brasileira* — 1910.

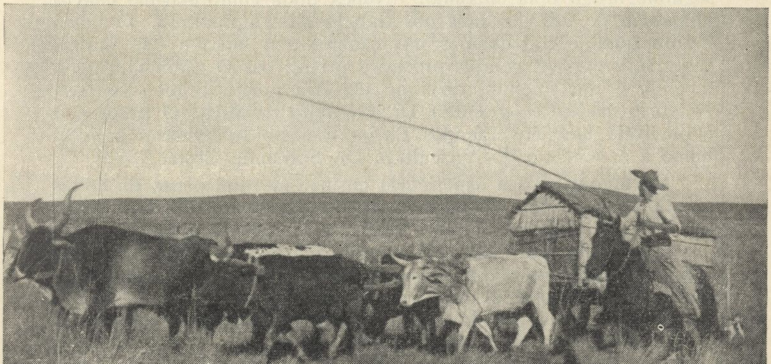
Baseado neste "Inquérito" pôde o Dr. ARTUR TÔRRES FILHO, então Diretor do "Serviço", escrever em seu *Relatório* de 1928: "Os transportes rurais nas fazendas ou destas para as estações ferroviárias, portos de embarque, etc., são feitos em veículos diversos, segundo as estradas existentes, hábitos, recursos e necessidades locais, e assim as tropas ou comboios e cargueiros, outrora abundantes no interior do país, foram cedendo lugar ao moroso e pesado carro de bois que, não obstante generalizado, é combatido como daninho às estradas, e pouco a pouco, curvado às exigências do progresso, vai sendo substituído por veículos outros mais leves e ligeiros, tirados a bois, eqüinos ou muares, ou então por autocaminhões que, transportando maiores cargas em menos tempo, prestam os melhores serviços aos grandes proprietários".

Em 1942 não mudou êsse aspecto da vida econômica brasileira.

(1) A revista *Ilustração Brasileira*, em seu número de 1 de abril de 1910, sob o título "A Viação no Rio", fala longamente das carroças de bois nos subúrbios da cidade.



Carro de bois usado na Paraíba.



Carrêta típica do Rio Grande do Sul.
(Foto Wolfgang Hoffmann Harnisch).

No "Inquérito" que organizamos para a composição dêste livro e que distribuímos por todos os Estados do Brasil, havia o seguinte quesito: "A estrada de ferro, o caminhão, o automóvel baniram de todo o carro de bois nessa zona?" Em mais de duzentas respostas recebidas está escrita a negativa, ora adstrita a um simples "não", ora justificada pelas verdadeiras e gerais razões que tornam o carro de bois veículo que se adapta à maravilha às condições da ambiência física, social e econômica do Brasil.

Não nos furtamos ao prazer de registrar aqui opiniões autorizadas dos dias que correm. Em carta de 1 de julho de 1944 escrevia-nos o agricultor Dr. Heretiano Zenaide, então em excursão pelo sertão dos Cariris Velhos, na Paraíba: "Estou surpreendido com o largo uso dos carros de bois, que encontrei nos sertões de Monteiro, região dos Cariris Velhos. Viajando para a cidade pernambucana fronteiriça, Alagoa de Baixo, em dia de feira na zona, encontrei mais de trinta dêsses prestimosos veículos, carregados de tôda sorte de coisas e objetos próprios da feira, além de numerosos passageiros de ambos os sexos, evidentemente feirantes. Verifiquei também que é o veículo empregado em todos os serviços peculiares às numerosas fazendas".

Bento de Abreu Sampaio Vidal é agricultor de largo prestígio na Terra Bandeirante, por isso mesmo é Presidente Honorário da Sociedade Rural Brasileira, uma das mais acreditadas Associações de Classe do Brasil: para a *Revista Rural Brasileira*[2] escreveu o seguinte artigo oportuníssimo: "Nunca pude conformar-me com o abandono do uso dos bois nos trabalhos da agricultura. O nosso intuito quando trabalhamos nos campos é o lucro e êste muitas vêzes só é possível com os processos primitivos. O caminhão numa fazenda é um suicídio, dizia-me em Araraquara o meu saudoso amigo, o médico e agricultor Dr. Monteiro da Silva. O trator não é possível, disse nos Campos Elísios o nosso Interventor, o agrônomo e ex-ministro da Agricultura Dr. Fernando Costa.

Há alguns anos a experiência ensinou-me que o uso de certas máquinas a gasolina na agricultura, na grande maioria das fazendas, dá prejuízo. Em minhas fazendas, depois de grande energia contra a moda introduzida, é absolutamente proibida a aração de terras com tratores e também com burros e transportes com caminhão. Reconheço que foi preciso grande coragem para banir a moda. Só faço aração de terras com bois e transportes com carros de bois, com rodas de carroça e também burros.

Bem sei que em grandes áreas de terras planas convém o trator a gasolina ou óleo. Para serviços de fazendas em áreas geralmente reduzidas e íngremes, é um disparate para perder dinheiro. Transporte com caminhão é só para grandes distâncias, caminho bom e quando o "chauffeur" é o dono do carro. Não se compare o nosso país com a América do Norte onde a gasolina e os pneu-

(2) N.º 261. Ano XXII — maio — 1942.

máticos são baratos e os carros e tratores custam preços baixos, na terra do aço e carvão-de-pedra.

Está claro que trato da aração e transporte em nossas fazendas e não em estradas de ferro e rodovias públicas de grande tráfego e bem conservadas. Pode ser que um dia o problema mude de aspecto, porém hoje a realidade é esta. É muito comum a falta de coragem para reagir contra certas modas o que pode parecer rotina e atraso.

Precisamos criar os verdadeiros "carreiros" antigos. O carreiro precisa ser permanente para conhecer os bois e êstes a êle. Resolvi o caso pagando maior ordenado e uma gratificação no fim do ano. Não se pode lidar com bois tendo cada mês um carreiro diferente. Tenho carreiro que os bois obedecem à sua voz como gente. Numa estrada ruim, carro carregado, basta a voz do carreiro, chamando os bois pelos nomes e a junta de coice segura o carro e as outras juntas andam devagar. É o que há de mais fácil ensinar o carreiro e os bois.

Não foi a saudade dos tempos de menino que me levou a êste resultado. Foram a observação e a realidade dos trabalhos".

Outra voz do adiantado e progressista São Paulo é a do Dr. Luís Amaral, autor da maior História da nossa agricultura[3]; escreveu-nos em carta de 23 de abril de 1942: "Embora há cêrca de quinze anos se houvesse transportado solenemente para o "Museu do Ipiranga", num Thornycroft estrangeiro, o "último" carro de bois de São Paulo, os carretões e os carros de mesa ainda gemem vagarosamente em quase todos os municípios paulistas, inclusive no da Capital, a cujas pontas de rua chegam até hoje. Quanto ao interior, os carreiros ainda têm o prazer de — botando de lado as outras, por demasiadas — atrelar apenas a "junta do coice" aos "V8" paralisados nos atoleiros e recusar orgulhosos a gorjeta, sem se esquecer de, mais tarde, dobrar a ração de restolho a seus bois valentes". E os 4 142 carros de bois recenseados em 1939, em São Paulo, confirmando as palavras do ilustre escritor, constituem a prova mais evidente de sua relevância, na economia do mais progressista Estado da União.

Aqui, uma reminiscência pessoal: em fins de 1929 viajávamos de Araxá, em Minas Gerais, para a capital de São Paulo, que íamos ver, observar e admirar pela primeira vez. Ao atravessarmos numa soberba ponte metálica o caudaloso rio Grande, penetrando o território paulista, a primeira coisa que vimos da janela do vagão, à beira mesmo do grande rio, foi um carro de bois, de todo em todo semelhante aos do Nordeste. Surpreendeu-nos o velho veículo naquele lugar, pois havíamos lido a notícia do recolhimento ao "Museu" do último carro de bois de São Paulo. A trasladação feita na trepidante capital não tinha senão um valor simbólico.

(3) *História Geral da Agricultura Brasileira* — 3 vols., n.º 160 da "Brasiliana".

Seria estirar demasiado êste capítulo se reproduzíssemos tôdas as informações que recebemos a respeito do carro de bois no Brasil de hoje.

Vale, porém, publicar algumas: No Ceará, informou-nos Máximo Linhares, a região em que "o carro de bois é mais aperfeiçoado e desenvolvido é o Cariri, onde há para mais de quinhentos, apesar de o caminhão ter invadido a zona e isto porque o carro está ao alcance de qualquer matuto, ao passo que o caminhão não está". No Maranhão falam por si mesmos os números que nos enviou o seu Departamento de Estatística, relativos ao ano de 1940: 3 351 carros de bois em frente a 464 veículos automóveis de todos os tipos. Da Amazônia, do Pará ao Acre, segundo uma nota publicada na *A Manhã* de 28 de janeiro de 1942, baseada em informações do Agente do Recenseamento Geral da República em 1940, o carro de bois foi encontrado na planície do Rio Mar, onde a sua cooperação tem sido relevante, "quer nos domínios urbanos e suburbanos, auxiliando o comércio, a indústria e a administração pública, quer entre os lavradores, trazendo das plantações produtos para o mercado consumidor, quer internando-se pela selva em busca da matéria-prima indispensável ao surto de progresso das cidades dessa região". Finalmente, Minas Gerais, que é o Estado que possui maior número de carros de bois — 53 073 em 1940: de sua importância na economia mineira diz eloqüentemente o seguinte comunicado do seu Departamento Estadual de Estatística, publicado no *Minas Gerais*, de Belo Horizonte, aos 9 de junho de 1942: "A despeito do considerável desenvolvimento das autovias e, bem assim, da conseqüente adoção de veículos motorizados que nestes últimos dezessete anos fazem, através de uma extensa rêde rodoviária, o transporte de mercadorias e passageiros em todos os quadrantes do Estado de Minas, a estatística demonstra, — e com quanta oportunidade — que os veículos de tração animada, entre os quais têm lugar de grande destaque os nossos tradicionais carros de bois, não perderam nas lides rurais o prestígio que lhes conferem certos transportes especializados, para se empregar um têrmo muito em voga.

Com o contínuo desenvolvimento das estradas para automóvel, representadas, em 1940, por 42 766 quilômetros, em que transitavam 5 590 autocaminhões, os carros de bois, os carroções e as "tropas", que faziam o transporte de mercadorias, cobrindo normalmente o percurso de muitas léguas, foram afastados pela poderosa concorrência dos veículos rápidos consoante as exigências do comércio, aliás estimulado pelas possibilidades de um transporte mais eficiente.

Os carros de bois e os carroções, de conformidade com a experiência dos nossos fazendeiros, sempre desconfiados no que diz respeito às inovações, freqüentemente dispendiosas, não foram, contudo, afastados das atividades rurais, em virtude dos magníficos

serviços que prestam internamente, nas fazendas, através de estradas baratas com rampas quase sempre de grande declividade.

E, nesse espírito conservador dos nossos fazendeiros, encontra-se neste momento a solução para um problema certamente dos mais sérios para o país: o racionamento da gasolina, cujo suprimento está à mercê de fatôres que, por sua natureza, se ligam a objetivos bélicos.

Os veículos de tração animada são assim solicitados aos seus antigos postos, em que não são estranhos os carros de praça, com sua parelha luzidia, com o seu boleeiro de chapéu alto, porte grave e paciência forjada no trato com os animais e no convívio forçado com a mais exigente e por vêzes incompreensível e misteriosa clientela.

De acôrdo com os quadros organizados pela Primeira Divisão do Departamento Estadual de Estatística, Minas Gerais já tem mobilizado um considerável contingente de veículos, de emergência, de tração animada, a cujo desfile numérico parece oportuno assistirmos, através dos informes que se seguem.

Em 1940, existiam, no Estado, 78 432 veículos de tração animada, dos quais 67 463 eram particulares, 10 403 de aluguel e 566 eram pertencentes ao govêrno. Êsses veículos tinham a seguinte discriminação: bicicletas e triciclos, 9 308; carros para passageiros, 2 540; carroças, 10 715; carros de bois, 53 073; outros veículos, 2 796. Total, 78 432.

Para se avaliar, todavia, a concorrência que lhes faziam os veículos motorizados, é bastante assinalar que foram postos fora da circulação, entre 1939 e 1940, mais de três mil veículos de tração animada, segundo o registro estatístico.

A rotina, às vêzes injustamente condenada, do nosso homem rural, se apresenta neste momento, sem dúvida grave, como uma providência em que o comércio fundamenta as suas maiores esperanças".

Há, porém, testemunho muito mais sério e expressivo, do papel que o carro de bois ainda tem na economia nacional: é o dos levantamentos dos nossos meios de transporte feito pelos Serviços Estatísticos. Os números que possuímos referem-se aos anos de 1937, 1938 e 1939 e estão publicados no *Anuário Estatístico do Brasil* (Ano V – 1939-1940). Bem é de ver que o quadro não está completo, não tendo sido recenseados todos os veículos tirados por bois no Brasil: as próprias notas do *Anuário* deixam patente as falhas havidas, o que não é de admirar num país em que tais censos encontram grandes óbices à sua perfeita realização, dos quais ressalta a enormidade da extensão territorial.

São êstes os números constantes do *Anuário*.

UNIDADES FEDERADAS	1937	1938	1939
Território do Acre	29	36	58
Amazonas	464	464	465
Pará	108	108	261
Maranhão	3 048	3 384	3 445
Piauí(4)	—	—	—
Ceará	180	239	350
Rio Grande do Norte	539	428	654
Paraíba	1 974	2 024	2 146
Pernambuco	3 640	3 640	4 891
Alagoas	3 812	3 934	4 148
Sergipe	3 166	3 390	4 154
Bahia	20 531	18 531	18 328
Espírito Santo	556	396	644
Rio de Janeiro	4 810	4 623	3 206
Distrito Federal(5)	—	—	—
São Paulo	4629	4 815	4 142
Paraná	138	111	118
Santa Catarina	11 955	12 746	13 141
Rio Grande do Sul	60 821	66 376	46 950
Mato Grosso	973	972	1 372
Goiás	10 708	8 808	10 575
Minas Gerais	51 261	51 286	51 298
TOTAIS	183 342	186 311	170 346

Pelas informações que temos recebido de vários Departamentos de Estatística dos Estados, verifica-se que os números do *Anuário* estão aquém da realidade. Alguns exemplos confirmarão: em 1940 a Bahia tinha em serviço 23 975 carros de bois; Santa Catarina tinha 14 144 (censo incompleto); Minas Gerais tinha 54 586.

Atendendo-se, de um lado, às falhas em trabalhos dessa natureza, e de outro, à superveniência de fatos (racionamento ou falta da gasolina) que determinaram, do ano de 1941 para cá, a volta ao serviço de dezenas e dezenas de carros encostados, não erraríamos, talvez, dizendo que em 1943 rodavam no Brasil cêrca de 200 000 carros de bois.

Há mais que respigar no capítulo dos transportes do *Anuário:* restringindo-nos, porém, ao dos veículos empregados tão-só no transporte de cargas, verificamos que, em 1939, havia no Brasil 64 701 veículos motorizados dessa natureza, enquanto o número de carros de bois ascendia a 170 346!

(4) Em relação ao Piauí podíamos completar o quadro com as informações que recebemos do seu Departamento de Estatística: em 1940 cêrca de 2 000.

(5) Carros de bois, pròpriamente ditos, não rodam em terras do Distrito Federal: há apenas carroças puxadas por bois, tendo sido, em 1942, licenciadas para a zona rural 310 dêsses veículos.

Queira o leitor ponderar sôbre êstes algarismos oficialmente publicados e tirar as inexoráveis conclusões.

Isto no Brasil: o mesmo em quase tôda a América do Sul.

Em 27 de janeiro de 1944, realizava no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro o ilustre Engenheiro-Chefe da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana Dr. Luís Alberto Whately, notável conferência a respeito dos trabalhos de construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia, ou seja de Corumbá a Santa Cruz na República irmã. Expondo os vários problemas que a Comissão Mista já havia enfrentado, teve oportunidade de discorrer a respeito das dificuldades do transporte e disse: "De Corumbá até Santa Cruz, numa extensão de 680 quilômetros, zona inóspita, desprovida de quaisquer recursos, sobretudo de vias de comunicações, o transporte de provisões para as turmas de exploração foi realizado em caminhões e em carrêtas tiradas a bois, nas piores condições imagináveis, ora vadeando rios e brejos, ora afundando nos areais intermináveis".

O carro de bois boliviano ajudava pois, na medida de suas possibilidades, os trabalhos preliminares da construção de uma ferrovia, parte integrante da transcontinental Arica-Santos. E quantas vêzes no Brasil o velho carro não carreou equipamentos, mantimentos, dormentes e mais materiais para a construção das nossas estradas de ferro!?

Dias depois, em sua edição de 19-3-1944, o *Diário de Notícias* do Rio de Janeiro publicava uma correspondência que lhe enviara do extremo oeste do país, isto é, da foz do rio Verde, no Guaporé, fronteira da Bolívia, o Sr. Fábio Dória, na qual se lê o seguinte trecho: "Os trabalhadores para o campo (de pouso de aviões) vieram de Cáceres com o engenheiro Guilherme Meldau Júnior, a pé, acompanhando carros de bois, num percurso de mais de 60 léguas através de pantanais, serras, campos e picadas, pela linha telegráfica Cáceres-Mato Grosso e desta velha cidade de canoa para aqui".

Para fecho dêste capítulo reservamos um documento irretorquível do ano de 1944, dos dias em que estamos a refundir as páginas aqui escritas.

O *Diário de Notícias,* de Pôrto Alegre, em sua edição de 9 de agôsto de 1944, publicou na seção "Notícia dos Municípios" a seguinte nota. "Os carreteiros de Rio Pardo impossibilitados de trabalhar dirigem-se ao Interventor Federal".

"Rio Pardo, 8 (V. P.) Uma comissão integrada por 67 carreteiros dêste município seguiu, ontem, para essa capital, a fim de avistar-se com o Coronel Ernesto Dornelles, Interventor Federal.

Na iminência de terem que abandonar o exercício dessa tradicional profissão — o que atingirá fundamentalmente a economia rio-pardense — dirigiram os carreteiros um veemente apêlo ao Chefe do Executivo gaúcho:

"Exmo. Sr. Coronel Interventor do Estado — os infra-assinados, brasileiros, carreteiros, residentes neste município de Rio Pardo, vêm, com o devido respeito, dizer a V. Excia o seguinte: Que exercem, no Distrito de Capivari, neste município, a profissão de carreteiro;

Que, entretanto, estão na iminência de ter que abandonar o seu meio de vida, de trabalho, em virtude da impossibilidade em que se encontram de continuar no exercício de sua tradicional profissão, pelos motivos que passam a expor a V. Excia., integérrimo Governador do Estado.

Até há bem poucos anos, à beira das estradas utilizadas pelos requerentes, existiam grandes extensões de campo em aberto, onde eram apascentados, por ocasião das "sesteadas" e das "pousadas", os bois utilizados na tração das carrêtas.

Aos poucos, porém, os proprietários de campos marginais às estradas foram tapando ditas propriedades, ficando um "corredor", onde existe apenas o leito duro da estrada.

É assim que hoje, durante todo o percurso das estradas utilizadas pelos requerentes, que cobrem uma extensão de mais de nove léguas lineares, não se encontra uma só "aberta" onde os bois possam pastar e "matar" a sêde.

Esta situação, no entanto, era contornada, até aqui, pagando os suplicantes aos proprietários dos campos localizados em pontos próprios para o descanso dos animais as respectivas "pastagens". Constituía êste fato mais um ônus, um sacrifício para os suplicantes; contudo, apesar disso, da dificuldade criada, iam trabalhando, contribuindo também, com o seu esfôrço humilde, para o progresso e engrandecimento da Pátria. No entanto, agora, o golpe que se vibra é definitivo, mortal à classe dos tradicionais carreteiros do Rio Grande.

É que os proprietários dos campos marginais aos referidos caminhos, nos pontos de "sesteada" e "pousada", não mais querem receber em seus campos os animais empregados no trabalho dos suplicantes.

Levando-se em consideração o passo tardo dos bois e a distância a ser percorrida, vê-se, de logo, a impossibilidade absoluta em que se encontram agora os signatários da presente para continuar com a sua profissão para cujo exercício se encontram devidamente habilitados, com as suas carrêtas "emplacadas", com os seus impostos pagos.

O proceder dos proprietários de campos a que os requerentes aludem é flagrantemente contrário ao espírito de solidariedade humana e, já agora, no grave momento que atravessamos, antipatriótico porque vem entravar, dificultar, impossibilitar mesmo o transporte de mercadorias, tão necessário hoje para o País, que se tornou incontestàvelmente um dos problemas mais importantes da administração pública, uma questão vital para a nacionalidade.

Nesta época, em que falta a gasolina, em que precisamos dela para o combate às fôrças avassaladoras do mal e do crime, os humildes carreteiros do Rio Grande vêm prestando, não há negar, assinalados serviços à Nação.

Esta cidade de Rio Pardo, paralisado que seja o tráfego de carrêtas para o distrito de Capivari onde existem as suas pedreiras de cal, terá grandemente prejudicada a sua melhor, a sua única indústria, podemos dizer. No entanto, a várzea existente à margem direita do rio Jacuí foi doada ao município para o fim especial de servir para pastagem dos animais utilizados pelos carreteiros. Contudo, desrespeitando-se flagrantemente a vontade da doadora, expressa categòricamente no próprio documento de doação, arrenda-se tôda a área de terras doada, esbulhando-se, assim, os carreteiros de sua posse líquida, certa e incontestável.

Existe, por outro lado, uma antiga lei estadual, que ainda deve estar em vigor, reguladora da pastagem dos animais e tropas através das estradas públicas.

Pedimos, assim, a proteção de V. Excia. para que sejam restabelecidas as pastagens, nos lugares denominados "Pântano Grande", "Boa Vista" e "Pastagem Nova".

Nestas condições, nas mãos augustas de V. Excia. entregamos a nossa causa, certos de que ela despertará a atenção do administrador operoso e que com tanta boa vontade, brilho e patriotismo vem governando o Rio Grande, no momento mais difícil da vida nacional. Justiça". Estanislau Lacowicz, Demétrio Santo, Augusto Correia de Almeida, Galdino Lagari, Graciliano Ortiz de Morais, Acélio Peixoto da Silveira, Bento Paulo e outros.

Nesta petição foi exarado o seguinte despacho: "Como informa o Sr. Prefeito, as pastagens particulares e as de propriedade do município estão à disposição dos requerentes. As primeiras, mediante a módica remuneração e as últimas abertas, francamente, à utilização dos interessados. Publique-se e arquive-se. 3/1/44. Francisco Juruena, Diretor das Prefeituras Municipais".

CAPÍTULO IV

O carro de bois na cristianização do Brasil

NÃO SE ACOIME de pretensioso o título que encima estas linhas. Aqui pretendemos relembrar a participação que teve e tem o carro de bois na propagação e dilatação da fé católica através dos rumos do Brasil: para tanto não nos faltam testemunhos autênticos.

Já na Argentina, o ilustrado jesuíta JUAN F. SALLABERRY, em estudo a respeito da carrêta colonial, aludiu ao seu papel preeminente na história religiosa e eclesiástica da colônia espanhola, pois que "o missionário se aproveitou das vantagens que oferecia o lerdo e pesado veículo, não só para a difusão dos produtos, mas também para a difusão das idéias, a distribuição dos varões apostólicos e o florescimento das Reduções e dos povos indígenas".

Não foi diferente no Brasil.

Se para as práticas do culto, decôro e resguardo dos santos sacrifícios, perenidade da religião, formação e edificação dos clérigos e pastôres, são necessários templos e fundações religiosas, em que se levantem até Deus as orações dos crentes e as oblatas da fé, se venerem os símbolos sagrados e se preparem novas falanges da santa propaganda, desde as modestas capelas e ermidas até as catedrais e basílicas, dos colégios e seminários aos conventos e mosteiros, não há como negar ao carro de bois a relevância de sua atuação na obra benemérita de cristianizar o Brasil. Surpreendemo-lo, das praias do mar aos recantos da sertania, através dos quatro séculos da nossa vida à sombra da cruz, ajudando a erguer as igrejas e mais casas religiosas da nossa Pátria, transportando-lhes os materiais de construção e até os instrumentos e símbolos religiosos: sinos para os campanários, imagens para os altares, arcazes, alfaias, paramentos e quantos objetos da nossa liturgia. Tudo isso e mais as missões que se adentravam nas longuras da hinterlândia — catequizando, ensinando, civilizando.

Certamente, um dos momentos em que mais se aviva a influência do carro de bois na civilização do Brasil é quando êle, quase exclusivamente, serviu de veículo de transporte dos materiais indispensáveis à construção de casas para Deus, nas quais se melhoravam e edificavam moralmente as gentes.

As pesquisas que, nos arquivos públicos e particulares, vai realizando uma plêiade de estudiosos da nossa vida passada, concorrendo grandemente para fortalecer os alicerces de uma verdadeira história nacional, revelam sobejamente o fato que ora pomos em luz.

Em dias da nossa juventude, no nordeste da Bahia, fomos testemunha de como se reedificavam ou melhoravam as modestas igrejas ou capelas das povoações sertanejas. Eram obras de cooperação religiosa de muitos indivíduos — ricos e pobres. E recordamos uma espécie de *mutirão* de carros de bois de tôdas as propriedades circunvizinhas a transportar materiais de construção, madeiras e pedras de grandes distâncias às vêzes, verdadeiras teorias a que não faltavam os cânticos, os ofícios e o próprio trabalho pessoal de todos os crentes: isso ao findar o século XIX.

Que não seria nos séculos anteriores? Já o vimos carregando materiais de construção de vilas e cidades, de casas-grandes e sobrados, de ranchos e galpões: com muito maior razão, dado o profundo espírito de religiosidade do nosso povo, havia de ser empregado na edificação de casas religiosas, capelas, igrejas, conventos e colégios.

Documentemo-lo.

Uma das mais antigas referências de sua presença na construção de igrejas, no Brasil, é a que a relembra na ereção da Sé da Cidade do Salvador da Bahia de Todos os Santos, a primeira cidade fundada no país. De feito, no vol. XIV dos *Documentos Históricos*, já referidos neste livro, à pág. 280, encontramos o teor de um mandado de 22 de outubro de 1552, pelo qual o Provedor-Mor ordenava ao Almoxarife dos Armazéns, Cristóvão de Aguiar, que entregasse a "Pedro de Carvalhais, pedreiro que havia tomado de empreitada a obra da Sé da Cidade do Salvador, os oito bois, e quatro carros de Sua Alteza, que foram avaliados em quarenta e quatro mil-réis a saber: as três juntas com seus carros a doze mil-réis cada uma, e outra em oito mil-réis, o que tudo lhe havia de ser descontado no fim da dita obra do que da dita obra lhe montava haver conforme ao Contrato, que se disso fêz..."

Nada mais probante e expresso.

Ainda referente ao século XVI, temos o depoimento dos devotados missionários da Companhia de Jesus. Assim, por exemplo, o Padre Rui Pereira, em carta datada de Pernambuco, aos 6 de abril de 1561 e dirigida aos Padres e Irmãos de Portugal, dizia: "É-nos a gente tão favorável que, querendo eu acrescentar um par de câmaras à nossa casa, por não ter mais que uma assobradada; como o soubessem, um me deu as traves, outro as tábuas, outro os pregos, outro os cravos, os carpinteiros se ajuntaram de modo que o

mais da obra fizeram em um dia, e dois a acabaram dentro da mesma semana. Querendo também acrescentar a igreja, me mandou logo outro oito ou dez carros de traves, etc.; de modo que, como sentem têrmos alguma necessidade, logo somos providos..."

Ainda de Pernambuco para Portugal escreve, em 8 de setembro de 1563, o Padre ANTÔNIO DE SÁ, comunicando a construção da igreja da Companhia: "Tiramos esmolas para a igreja, assim de ajudas como dinheiro; poderá chegar tudo a quatrocentos cruzados; tudo mais que tinha ajuntado para a igreja (tirado o portal) valeria dez cruzados. De ajuntarmos os achegos e coisas necessárias para a igreja nos custa trabalho, porque, como quer que somos sós, não temos quem nos governe esta casa. Às vêzes somos carreiros e imos à mata a carregar os carros; outras vêzes somos cavouqueiros com a gente que tira a pedra; assi em tôdas as mais coisas que são necessárias para a igreja nós a negociamos e cavamos e os custos e carretos que não abasta a esmola que temos tirado para acabarmos a igreja"[1].

Repetem-se ao longo dos anos êsses testemunhos. O sábio Jesuíta Padre SERAFIM LEITE, no primeiro volume de sua monumental *História da Companhia de Jesus no Brasil*, falando das obras dos Colégios dos gloriosos catequistas do nosso país, verdadeiros estabelecimentos religiosos onde se ministravam e difundiam os ensinamentos da doutrina de Cristo, escreve, à página 52, que a promessa do rei D. Sebastião de auxiliar a edificação do Colégio da Bahia se concretizava em fatos e transcreve o seguinte mandado: "Mando ao Ouvidor Geral das partes do Brasil e aos Ouvidores das Capitanias da governança e repartição da Bahia de Todos os Santos e mais justiças delas, que dêem e façam dar e apenas para as mesmas obras todos os pedreiros, carpinteiros, cavouqueiros, carreiros, embarcações, servidores e quaisquer outros oficiais e coisas necessárias, pago tudo pelos preços da terra. Almeirim, aos 20 de fevereiro de 1575". Na página 398 diz o eminente historiador, já agora de referência ao Colégio do Rio de Janeiro: "El-Rei de Portugal, informado das dificuldades locais e para que o edifício saísse digno da cidade do seu nome, expede, a exemplo do que já fizera para a Bahia, dois alvarás, datados de 20 de fevereiro de 1575, dirigidos um ao Governador do Rio e o outro ao Ouvidor Geral, para que mandem dar e façam dar e vender aos Padres "tôda a pedra, cal, madeira e mais achegas que forem necessárias para as obras dos Colégios da Companhia." E também "fareis dar e apenas para servirem nas ditas obras, todos os pedreiros, carpinteiros, cavouqueiros, carreiros e embarcações e servidores e quaisquer outros oficiais e coisas que para elas forem necessárias".

A participação dos carros de bois na construção das fundações religiosas do Brasil continuaria pelos séculos adiante.

(1) *Cartas Jesuíticas*. Cartas avulsas (1550-1568). Publicações da Academia Brasileira, págs. 288 e 400.

De referência ao século XVII é bastante citar o que escreveu o mesmo Padre SERAFIM LEITE, ao discretear, no terceiro volume de seu livro, a respeito da ação dos jesuítas no Maranhão: "Esta igreja de 1696 já não era a primeira construída pelos Jesuítas. A primeira igreja dos Jesuítas no Maranhão foi obra de Luís Figueira por volta de 1627. Foi esta primeira igreja que atravessou o doloroso período da invasão holandesa e serviu de refúgio a algumas famílias, e foi nela que pregou Vieira. Mas o próprio Padre Vieira, verificando que já era pequena para o movimento crescente da população, pensou em construir outra nova e maior. Ainda levou tempo a construção: houve divergências nos planos que se apresentaram. Entretanto angariavam-se donativos. Das pedreiras da Ilha de São Francisco ia-se reunindo pedra, e já em 1672 se haviam transportado para o pôrto do Colégio, mais de 2 000 carros dela. Chegou a lançar-se a primeira pedra em 1679, benzida pelo Bispo D. Gregório dos Anjos, mas nesse mesmo lugar o P. Gonçalo de Veras construiu o terceiro corredor do Colégio, por ordem do P. Pedro de Pedrosa. A primeira pedra, a definitiva da atual igreja, lançou-se em 1690 por iniciativa dos Padres Bettendorff e Diogo da Costa, o primeiro Superior da Missão, o segundo Vice-Reitor do Colégio. Chamaram-se os Índios da Aldeia de Maracu, a quem se pagara estipêndio, e, "não tardou o P. Vice-Reitor, Diogo da Costa, um momento a pôr em execução tudo, ajudando-o todos os moradores com os seus carros e bois para logo pôr tôda a pedra em riba..."

Do século XVIII são a Igreja do Carmo de Sabará, em Minas Gerais, e a matriz de Itu, em São Paulo. De suas construções há vivos testemunhos.

Da primeira temos a documentação do livro *Em tôrno da História de Sabará* do ilustre Dr. ZOROASTRO VIANA PASSOS, publicado pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. O paciente investigador da história da Vila Real de Sabará põe sob os nossos olhos os documentos referentes à igreja do Carmo, cuja pedra fundamental foi lançada em 1763, e que é, ainda hoje, um dos mais preciosos monumentos da arquitetura religiosa da Capitania de Minas.

Dos têrmos, autos e pagamentos dados a lume nesse volume da esplêndida série de publicações do referido "Serviço", constam a páginas 20, 26, 27, 33, 97, 108, 129, 130 e 147 as certidões dos serviços prestados pelo carro de bois na edificação do templo da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte do Carmo da então vila de Sabará. Conjugando-os, podemos inferir que o transporte das pedras necessárias à construção da igreja foi todo feito em carros puxados por bovinos. Nêles encontramos referências a carros, carreiros e bois, os três elementos indispensáveis ao préstimo de tais veículos. As pedras para a construção não se achavam perto de Sabará: levaram-nas das Lajes da Ilha (Ilha de Frei Basílio até 1720), do Brumado, perto do Caraça e da vila de Caeté, a três

léguas de Sabará, onde se encontrava material adaptado à cantaria. Da condução das pedras das Lajes da Ilha ou do "Corgo da Ilha" (pág. 97) se encarrega Manuel Teixeira Guimarães que contrata com a Irmandade o transporte de mil carros de pedra, provàvelmente destinada aos alicerces e obras grossas da igreja (contrato de 4 de julho de 1763); do transporte da pedra da Vila do Caeté (Caeté), própria para as obras de cantaria[2], incumbiu o Mestre da obra M. Tiago Moreira, que, por seu turno, contratava o serviço com os donos de carros (ajuste de 6 de janeiro de 1765); as pedras do Brumado, que se destinavam a "se fazerem as Armas do Frontispício da Capela", foram levadas a Sabará pelos carreiros de Antônio da Costa Dias (contrato de 4 de junho de 1769)[3].

Além dêstes contratantes do transporte de materiais, aparecem, na relação de pagamentos feitos para a edificação da igreja do Carmo, nomes de carreiros que recebem menores quantias, provàvelmente indivíduos que possuíam um ou dois carros e que viviam de pequenos fretes: tais são Manuel da Costa Brito, Antônio Nogueira Silvares, José Alves de Castro e José Alves Pereira[4].

Despesas com consêrto de carros, com escravos que ajudam os carreiros e com bois são também escrituradas nos livros da "Ordem Terceira". Revelam-nos os documentos publicados que a condução do material era difícil, já pela ausência de caminhos, já pelas ruins condições em que se encontravam, como era aliás de regra nos primórdios do Brasil: assim, no contrato da condução da pedra de Caeté, a Mesa da Irmandade se obriga a "fazer os caminhos a primeira vez, e avendo nelles grande, e demasiada ruina refazel-os com adjutorio do mesmo "Mestre"; no contrato do transporte da pedra do Brumado, ANTÔNIO DA COSTA DIAS se obrigara também a "fazer os caminhos e retificar as pontes onde necessário fôr". A construção da Igreja do Carmo da Vila Real de Sabará, no fim do século XVIII, relembra, ao vivo, através dos documentos referidos, a ajuda que os carros de bois prestavam na edificação dos nossos templos[5].

(2) Ou sejam as obras do "Lavatório, Portais das Ginellas, da Capella-Mor, e Sachristias, e Portas, Presbitério, isto he, fronteira, e degraos, Arco Cruzeiro, Pulpitos, dois sapactos de Portas travessos, coatro Piramides, duas cruzes, com dois Pedestais e duas Pias pequena, pa. Água Benta nas Sacrystias" (Pág. 99).

(3) Além dêste contrato ANTÔNIO DA COSTA DIAS transportou pedras de Caeté, segundo se vê na relação de pagamentos.

(4) Sabe-se que, desde os tempos coloniais, havia a diferença entre carros de engenhos — destinados aos seus vários serviços e carros de frete — que se incumbiam de outros transportes (*Documentos Históricos* — Vol. 42. Pág. 287).

(5) O mesmo aconteceu na construção da Igreja do Carmo de Ouro Prêto, "flor desabrochada no alto do velho morro de Santa Quitéria", na frase de AFONSO ARINOS DE MELO FRANCO. É o que se lê à pág. 71 da *História da Construção da Igreja do Carmo de Ouro Prêto* de FRANCISCO ANTÔNIO LOPES (N.º 8 das publicações do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). Madeiras e pedras foram transportadas nos velhos e prestantes veículos.

A *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, Vol. XXXIX-1944, publica entre págs. 7 e 60 substanciosas "Notas" para a história da Capela de N. S. dos Prazeres dos Guararapes, fundada no meado do século XVII pelo Mestre de Campo General Francisco Barreto de Meneses, no próprio sítio das celebradas batalhas dos Guararapes. O estudo reproduz vários documentos referentes às obras novas feitas no frontispício da mesma Capela do meado para o fim do século XVIII: nêles há várias referências a pagamentos de carretos de pedra, cal, tijolos e madeiras para as obras, a carros empregados no transporte dos materiais, a bois mansos de carro e a carreiros que os conduziam.

Quanto à Matriz de Itu, honramo-nos em transcrever os períodos que a seu respeito escreveu o festejado Mestre AFONSO DE E. TAUNAY, numa de suas doutas colaborações no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro (setembro de 1943). "A igreja paroquial de Itu é uma das mais consideráveis e dos mais belos templos tradicionais do Estado de São Paulo. A sua fachada, de arquitetura bastante medíocre, não dá aos visitantes a idéia do que seja o seu interior. Ampla e nobre nave, magnífica capela-mor, altares de bela obra de talha, pinturas mais que seculares, excelentes documentos da escola primitiva de São Paulo, formam magnífico conjunto que poderá ainda ganhar se o côro fôr restituído à sua posição primitiva, havendo sido puxado à frente pela iniciativa de mal inspirado páraco, pouco dotado de senso estético. Essa desastrada inovação veio prejudicar notàvelmente o equilíbrio e a harmonia das proporções da bela nave primitiva. Data esta grande igreja de fins do século XVIII e foi aberta ao culto em 1780. Deveu-se a sua construção ao padre João Leite Ferraz, filho da vila a que, em 1823, Dom PEDRO outorgou o honrosíssimo título de Fidelíssima à causa nacional. Notáveis esforços custou tal edificação, sacrifícios impostos a um lugarejo de talvez meio milheiro de casinhas, como nos mostra um desenho de DEBRET, datado de 1827. Passando por Itu, em 1819, admirou-se SAINT-HILAIRE das dimensões e da decoração da grande paroquial. Reza a tradição que o Padre Ferraz com incansável pertinácia levou a cabo a sua obra, cujas dimensões eram, para o tempo e os recursos locais, absolutamente notáveis. Cépticos, objetaram-lhe alguns velhos conterrâneos que o vão livre projetado para a nave era exagerado. Veremos! Veremos! Para tudo há consêrto menos para a morte, respondia-lhes inabalável e invariàvelmente. Era homem rico e em sua fazenda a poucos quilômetros da vila estabeleceu uma olaria para as obras da igreja. Finda a missa conventual do domingo pregava ao povo e depois lhe dizia: "E agora, meus irmãos, vamos buscar os materiais para a nossa matriz nova. A Senhora da Candelária a todos acrescentará pelo serviço que lhe fazemos". Dentro em pouco voltava ao estaleiro das obras longa procissão a que encabeçava o Padre Ferraz. Homem muito robusto, trazia à cabeça pesada ruma de telhas. E vinha "puxando a reza", alternando as Ave-Marias à Ladainha de Nossa Senhora. Atrás dêle surgia a longa teoria em que se misturavam homens e mulheres, moços, velhos e crianças, ricos e pobres, senhores e escravos. A piedosa fila fechavam os carros de bois trazendo adobos, barro, areia, etc. Com extraordinária rapidez subiram as grossas paredes de taipa da igreja, diária e vigilantemente cobertas de espêssas camadas de sapé na previsão de alguma chuva pesada, porque a taipa precisa, para não desmoronar, de trazer sempre chapéu e sapatos. A fazendeirada da vizinhança pusera à disposição do construtor a sua escravatura de onde saíam as turmas de robustos socadores de taipas. Chegou o dia

de se pensar no telhado e intensa curiosidade cercou o andamento das obras.

Como poderia o Padre Ferraz armar as gigantescas tesouras exigidas pelo vão de sua nave? Apesar do cuidado no aprumo dos taipais, notava-se que as paredes estavam um tanto fora da vertical. Como remediar a tal incidente, quando o vão das paredes mestras atingia a nada menos de oitenta palmos, quase dezoito metros?

Visitava o Padre Ferraz a mataria vizinha, encontrando em casa de seu primo Padre Francisco Dias de Campos, fazendeiro do Mburu, em Indaiatuba, imensas perobeiras capazes de fornecer as linhas de oitenta palmos de fora a fora. Séria dificuldade surgiu. Derrubar êstes gigantes fácil seria, mas lavrá-los é que ninguém em Itu sabia fazê-lo convenientemente. Assim mandou o Padre contratar falquejadores em Santo Amaro. E, inesperadamente, quando menos se suspeitava, vieram as enormes linhas indaiatubanas perfilar-se no local das obras da futura matriz, puxadas por mais de uma cinqüentena de juntas de arrasto de possantes bois carreiros.

Continuava porém a lavrar o cepticismo acêrca da exeqüibilidade dos planos do Padre Ferraz. Colocar os gigantescos madeiros exigiu enorme trabalho. Para suspender aquêles cernes plurisseculares, rijos e pesadíssimos, graças à densidade extraordinária, tudo de quanto podiam lançar mão os desaparelhados construtores eram modestas talhas e sumários moitões. Gemeram os cadernais sôbre os gornes, retesaram-se os grossos cabos de tucum, adrede encordoados, puxados por juntas e juntas de fortes bois e as perobas, sem incidente, deitaram-se sôbre as paredes-mestras, cujo perpendicularismo vieram provocar os seus arrochantes. Dentro em breve sôbre elas se alaram as enormes tesouras amarradas por vigorosos minhotos. E verdadeira floresta de caibros e ripas recebeu as pesadas telhas de canoa processionalmente transportadas pelas piedosas romarias dominicais. Calçadas pelas magníficas lajes ituanas, famosas no oeste paulista e enchapeladas pelos largos beirais, preparavam as taipas para desafiar os séculos como sempre fazem desde que não lhes molhem a cabeça e os pés. Destarte Padre Ferraz conduziu os ituanos do seu tempo a um dos mais consideráveis trabalhos "para o Bispo", procurador nato da Senhora da Candelária, de que rezam os fastos de São Paulo e do Brasil. O painel que executou o Professor Antônio Luís Gagni, consumado azulejista paulistano, evoca com real felicidade uma cena da construção da matriz ituana. Ao fundo do quadro ocupa a massa da grande paroquial cujas taipas já se erguem a bastante altura, mas ainda não se acham cobertas. Os andaimes se enterram na massa taipal pelos cavodás, nela abertos. No primeiro plano surge a teoria dos transportadores de material, com o Padre João Leite à testa, trazendo ao ombro grande ruma de telhas. Na longa procissão figuram homens, mulheres, adultos e crianças, gente bem e mal vestida. Carros de bois fecham o cortejo. A esta composição

cerca excelente moldura rigorosamente estudada segundo os melhores modelos de nossa arte tradicionalista do azulejo. O grande painel do Professor Gagni colocado no vasto saguão do Museu de Itu representa muito feliz evocação de uma cena tìpicamente colonial da piedade brasileira, cena que aliás se reproduziu numerosas vêzes, em muitos e muitos ambientes de nossas diversas regiões e graças à qual muito numerosos templos se ergueram, fruto do labor de gente que trabalhava por devoção para maior glória de Nosso Senhor Jesus Cristo, sua Mãe Santíssima e sua Igreja".

As construções religiosas do século XIX testemunhariam também a presença do carro de bois, sobretudo as do interior do país. Destas nenhuma dispensou os auxílios do velho carro, multiplicando-se as referências, algumas das quais reveladoras do fervor religioso da gente sertaneja. Tal é, por exemplo, o que se deu com a construção da Igreja de Nossa Senhora Santana, em Carandaí, em Minas Gerais. Por volta de 1890, ainda arraial a povoação, Francisco Rodrigues Pereira de Queirós, Barão de Santa Cecília, figura de prol na região, contando com a ajuda de outros fazendeiros, tomou a iniciativa de levantar um templo condigno da devoção pública. Para a mesma concorreu com dinheiro, material e com a sua ardente fé católica. Conta-se que o Barão determinou que todo o cedro que se empregasse na construção fôsse tirado de suas matas, no distrito de Remédios, do município de Barbacena, e que três dos seus filhos mais velhos fôssem os "candeeiros" dos carros que iam puxar essa madeira para o local[6].

No século XX vemos um carretão tirado por bovinos colaborar na edificação da soberba catedral de Pôrto Alegre, ainda não de todo terminada. Conta-nos êsse transporte Mons. Dr. João Maria Balém, seu cura, em folheto publicado em 1941[7]. De feito, ao aludir à futura Basílica da bela cidade do Guaíba, projeto do arquiteto italiano João Batista Giovenale, narrando-lhe as origens e o início da construção, escreve: "A primeira pedra foi colocada no dia 17 de agôsto de 1921, após ter sido demolida a parte posterior da velha Matriz, por ocasião do jubileu sacerdotal do Exmo. Sr. Arcebispo D. João Becker, e está situada mais ou menos no centro do muro da capela-mor da cripta. O transporte dos gigantescos cantos de pedra e das colunas da cripta foi feito com um carretão especialmente mandado fazer, de rodas largas, e puxado a tração animal[8], porquanto não havia ainda em Pôrto Alegre veículos possantes a motor ou gasolina, e as ruas do trajeto, avenida Teresópolis, Azenha, Várzea, hoje João Pessoa, não eram

(6) Álvaro do Amorim Machado, ilustre tabelião em Araruama (Rio de Janeiro), lembrou-nos que, em carros de bois, se transportavam os materiais de construção das Igrejas de N. S. Nazaré de Saquarema, de São Sebastão de Araruama, da Casa de Caridade de Araruama (1860), cujo carreiro, o prêto Adolfo, com 102 anos, ainda vive na mesma cidade (maio de 1943). Assim também o Convento de N. S. da Guia, em Cabo Frio.

(7) *A Primeira Paróquia de Pôrto Alegre. Nossa Senhora Madre de Deus* (1772-1940).

(8) O autor ilustra a sua afirmativa com a gravura do carretão transportando os referidos cantos de pedra.

pavimentadas de concreto, mas sim calçadas de pedras irregulares e muitas vêzes esburacadas e quase intransitáveis. A ponte sôbre o arroio Cascata, na avenida hoje Dr. Carlos Barbosa, antiga Teresópolis, à passagem do famoso carretão devia ser escorada, tal o pêso dos cantos de pedra, tal o estado da ponte. No dia 5 de fevereiro de 1929 foi iniciada a mudança das alfaias, imagens, altares da velha Matriz para a cripta da futura Catedral, tendo o Exmo. Sr. Arcebispo, no dia 20 de março, celebrado a última missa na antiga Catedral".

*
* *

A documentação que aí fica é sobeja no demonstrar a participação do carro ou carrêta de bois nas edificações religiosas do Brasil: mais uma benemerência que se lhe há de acrescentar na história de seus relevantes serviços à civilização brasileira.

CAPÍTULO V

O carro de bois nos grandes fatos da nossa História

O CARRO DE BOIS entra na História do Brasil concomitantemente com as primeiras tentativas sérias de colonização. Foi, sem dúvida, um dos nossos primeiros instrumentos de trabalho: surgiu com os primeiros engenhos de açúcar que foram, por seu turno, os centros da primeira indústria criada pelos portuguêses na terra que haviam descoberto do outro lado do oceano. Mas, além de ser o mais velho veículo de transporte usado no Brasil, além de haver monopolizado por mais de três séculos os transportes rurais do nosso País, além de servir à condução de pessoas e de utilidades através dos primeiros caminhos que se abriram em nosso solo, além de haver concorrido para a edificação de vilas e cidades, igrejas e capelas, habitações e fazendas, desde o litoral até o mais remoto dos sertões, não raro aparece o carro de bois nas páginas da nossa História em passagens que o celebrizaram e que assinalaram a utilidade em serviços singulares, um tanto distantes dos objetivos de sua invenção.

Se a imaginação ardente do famoso pintor do "Grito do Ipiranga" o fantasiou presente no cenário culminante da nossa emancipação política, procurando certamente caracterizar a paisagem campestre da Pátria que proclamara o seu moto de eternidade em plena floresta, na clareira de uma estrada, vemo-lo, porém, autêntico e prestativo, em significativos momentos da nossa evolução.

O carro de bois transporta navios de guerra: os lanchões de Garibaldi

O fato entronca-se na famosa Revolução Farroupilha de 1835 a 1845, a mais longa das guerras civis que conturbaram a formação da nacionalidade brasileira.

Por volta de 1838 (março) chegara a Piratini, capital da República dos Farrapos, Giuseppe Garibaldi, filho da Ligúria na Itália, para oferecer aos republicanos o contingente de sua bravura e de suas audaciosas iniciativas. Arvorado em corsário nas costas do Rio de Janeiro, atingia afinal o coração da república, onde se lhe entregou o comando geral da marinha insurreta, que tinha base na foz do rio Camaquã, tributário da lagoa dos Patos. Ali se construiriam os lanchões armados em guerra para as operações navais da grande esteira lacustre. Em 1839 decidem os republicanos do Rio Grande do Sul invadir e dominar a província de Santa Catarina: Davi Canabarro, um dos mais bravos guerrilheiros de Piratini, faria a invasão por terra, e Garibaldi, com os seus lanchões, atacaria por mar os portos da Província.

Mas como atacar se os dois lanchões disponíveis estavam engarrafados na foz do rio Capivari, impedidos de navegar a lagoa e dela sair pela barra do Rio Grande, ambas dominadas pela esquadra do comando de Grenfell?

O espírito aventureiro de Garibaldi não se deteria ante quaisquer obstáculos: projetou removê-los do "saco" do Capivari para o mar pela nesga de terra que separa a lagoa do oceano. Havia que transportá-los em carrêtas puxadas por bois e, para tanto, mãos à obra. Sob a sua inspeção começa a construção de duas carrêtas de tamanho e solidez necessários para colocar em cada uma delas um lanchão. Joaquim de Abreu é o carpinteiro encarregado da execução de oito rodas maciças e de dois enormes estrados para o insólito carregamento de dois navios, um de dezoito, outro de doze toneladas, armados de quatro canhões de bronze. Em cinco ou seis dias estavam prontos na foz do Capivari os formidáveis carros e sôbre êles colocados os barcos "Seival" e "Farroupilha"[1].

Do Capivari ao Tramandaí, por onde os farrapos pretendiam alcançar o Atlântico, estendia-se o vasto areal da restinga que isolava as duas águas. A 4 de julho de 1839, está pronto o singular comboio: sôbre as carrêtas os navios com os petrechos bélicos e munições de bôca; a cavalo Garibaldi e seus oficiais; a pé a tripulação dos barcos, cêrca de 70 homens, além de carreiros e ajudantes, encarregados êstes da carriagem. Atrelam-se a cada carrêta cinqüenta juntas de bois[2] e na manhã de 5 arrancam em rumo nordeste para Tramandaí, através dos campos chamados de São Bernardo, Luciano Pinto e do Arroio. A aventura foi descrita pelo famoso guerrilheiro em suas *Memórias*. "Numa das extremidades da

(1) A respeito dos nomes dos dois lanchões de GARIBALDI há divergência entre os historiógrafos: os nomes são abonados por ALFREDO VARELA (*História da Grande Revolução*, pág. 348 do 4.° vol.), ROCHA POMBO (*História do Brasil*, pág. 640 do 8.° vol.), VIRGÍLIO VÁRZEA (*Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina*, vol. VII, pág. 260), WALTER SPALDING (*A Revolução Farroupilha*, pág. 265). Entretanto DAMASCENO VIEIRA (*Memórias Históricas Brasileiras*, pág. 451 do 2.° vol.) dá os nomes de "Seival" e "Rio Pardo". Parece que Rio Pardo era o nome de um dos barcos apresados por GARIBALDI na barra de Laguna, em Santa Catarina.

(2) *Memórias de José Garibaldi* por ALEXANDRE DUMAS. Ed. 1925. São Paulo, págs. 66/67. Entretanto ALFREDO VARELA no seu livro já citado, invocando o testemunho de um certo João Antunes, fazendeiro da região, que assistiu à prodigiosa preparação da travessia, diz que foram atreladas a cada carrêta 16 juntas ou sejam 32 bois.

lagoa — a que é oposta ao Rio Grande do Sul, isto é, ao noroeste, existe no fundo de um barranco um pequeno ribeiro que corre da lagoa dos Patos à lagoa Tramandaí para a qual tratávamos de transportar os dois lanchões. Fiz descer a êste barranco um dos nossos carros, depois levantamos o lanchão até que êle estivesse em cima do carro. Cem bois mansos ou 50 juntas foram atreladas, e vi então com grande satisfação o maior dos nossos lanchões caminhar como se fôsse uma pena. O segundo carro desceu por sua vez, e como no primeiro, obtivemos um êxito feliz. Os habitantes gozaram então de um espetáculo curioso e desusado, isto é, verem navios em cima de duas carrêtas e, puxados por duzentos bois, atravessarem cinqüenta e quatro milhas, isto é, dezoito léguas, sem a menor dificuldade, sem o menor incidente. Chegados à margem da lagoa Tramandaí[3], os lanchões foram deitados ao mar do mesmo modo por que tinham sido embarcados. Necessitavam de alguns pequenos reparos, que no fim de três dias estavam concluídos". Eis, na linguagem simples de guerreiro, o lance admirável tão decantado pelos historiógrafos. ROCHA POMBO, descrevendo à pág. 641 do vol. VII da sua opulenta *História do Brasil* a marcha formidável da caravana ciclópica, chama-os de *carros-navios;* ROQUE CALAGE à pág. 53 da sua *Revolução dos Farrapos* crisma-os de *navios-fantasmas* e VIRGÍLIO VÁRZEA de *barcos-anfíbios.* Durara a travessia seis dias e seis noites, de 5 a 11 de julho de 1839. ALFREDO VARELA, entre os historiógrafos nacionais, foi o que mais de longo narrou o acontecimento. Depois de recordar os feitos de Marco Antônio de Roma após a batalha de Actium, de Maomé II, quando pela conquista de Constantinopla, em 1453, transportou as suas naves de Koregia ao Bósforo através de 10 milhas de terreno para apertar ainda mais o cêrco dos bizantinos, de Fournier que conduziu das águas do Maldonado (Uruguai) para as da lagoa Mirim, em carrêta de bois, os seus barcos para espavorir as populações ribeirinhas, escreve em louvor dos farroupilhas, neste lance de epopéia: "Cortaram chãs úmidas, sobretudo charnecas de piso insubsistente; veras miniaturas do Saara inóspito onde, aqui, além, a areia se amontoava em altos cômoros. Coube à turma de modestos gastadores nossos, o empreender quando era preciso, onde o chão se erguia, as necessárias reparações no caminho que, sôbre ser de tipo mui primitivo, andava em péssimo estado, graças à guerra, e graças principalmente ao inverno rigorosíssimo nessa quadra do ano. Transcursos seis dias era atingida a longínqua bacia, dentro de cujas águas, na manhã de 11 de julho de 1839, a extensa procissão de modernos titãs remergulhava os seus estranhos veículos". Não era certamente a primeira vez que os rudes veículos tirados por bois, essencialmente adequados para trabalhos pacíficos, eram adaptados

(3) ALFREDO VARELA, que na sua *História da Grande Revolução* trata do assunto de págs. 345 a 352, escreve à pág. 351 do 4.º vol. "que o percurso foi feito das ribas do Capivari à praia da lagoa de "Tomás José", de onde os lanchões se transferiram a 13 de julho para a torrente do rio Tramandaí, artéria por onde se escoam as águas de vasta região lacustre".

a serviço de guerra. A aventura romanesca do transporte de dois navios da reduzida frota farroupilha dar-lhes-ia, porém, relêvo glorioso e dilatava as possibilidades de sua serventia. Muitos anos depois transportariam um navio que seria símbolo de paz e de progresso em plena sertania do Brasil.

O carro de bois e a primeira navegação a vapor do rio Araguaia

Entre os grandes empreendimentos do glorioso brasileiro General Couto de Magalhães[4] figura o da navegação a vapor do rio Araguaia, afluente do Tocantins e um dos mais belos rios da Terra. Servindo de linha raiana entre os Estados de Mato Grosso e Goiás, o Araguaia, com o seu caudal imenso e sereno, despertou no espírito brasileiro de Couto de Magalhães a idéia de transformá-lo numa ativa artéria da civilização dos sertões. Surgira-lhe a idéia quando estêve na Presidência da Província de Goiás, amadurecendo quando foi pôsto à frente dos destinos de Mato Grosso, apesar dos dias tormentosos que corriam nessa quadra.

Travava-se nesse tempo a Guerra do Paraguai: Couto de Magalhães esforçara-se pela reconquista do território invadido de sua Província e, logo depois da expulsão do inimigo da cidade de Corumbá, voltou o seu pensamento para a navegação do Araguaia. Já agora, além das razões econômicas que lhe inspiraram o plano de uma navegação regular ao longo do grande rio, pensava em mandar vir do Pará, por via fluvial, peças de artilharia e munições a fim de aumentar a pressão sôbre o inimigo do flanco setentrional.

Corria o ano de 1867. Couto de Magalhães havia tomado posse do govêrno da Província a 2 de fevereiro dêsse ano. Dominado pela idéia do aproveitamento do Araguaia como via de comunicação entre o centro do Brasil e o estuário amazônico, obteve, sem demora, a necessária autorização do Govêrno Imperial. Ancorava por êsse tempo nas águas do rio Cuiabá, em frente à capital da Província, o vapor "Antônio João"[5], pertencente à extinta Companhia de Navegação do Alto Paraguai; comprou-o em vantajosas condições em março de 1867. Dando parte do seu ato ao Ministro da Marinha que era então o Conselheiro Antônio Celso de Assis Figueiredo, encarece a aquisição por se tratar de "um vapor bom e ainda novo"[6].

Isto feito, resolveu transportá-lo da bacia do Prata para a do Amazonas, — ou seja do Cuiabá para o Araguaia. Não o demoveram do patriótico empenho as dificuldades que, logo ao primeiro exame do problema do transporte, haviam de surgir. Entre as veias dos dois rios não havia estradas regulares e as terras se alteavam

(4) José Vieira Couto de Magalhães.

(5) Estêvão de Mendonça em suas *Datas Mato-grossenses*, à pág. 279 diz que o nome do vapor era "Cuiabá", auxiliar da "Companhia de Navegação do Alto Paraguai".

(6) Ofício de 29 de março de 1868.

em chapadões que servem de divisor das águas das duas maiores bacias hidrográficas da América do Sul. Couto de Magalhães informa ao Ministro da Marinha que, nesse passo, se valeu da experiência de um sertanista inteligente e ousado — o Capitão Antônio Gomes Pinheiro, e acrescenta: "para fazer o vapor sair de Cuiabá e chegar ao Araguaia tinha dois caminhos a escolher, ou tomar a estrada de Goiás ou descer o Cuiabá e remontar o São Lourenço até a barra do Piquiri, seguir por êste até o pôrto de Tauá e daí em carros até o Araguaia. Preferi êste apesar de se achar nesse tempo o São Lourenço exposto aos cruzeiros paraguaios, porque o primeiro caminho não podia dar passagem a carros"[7].

Delineado o plano, passou-se à execução: desmancharam as obras mortas e as máquinas do vapor que seguiram encaixotadas juntamente com forjas, tornos, uma pequena embarcação para dar passagem nos rios e tôda a ferramenta e o material necessário à reconstrução do navio; escolheram-se 20 praças do exército para com machados e enxadas abrirem picadas e construir pontilhões onde precisos. O transporte do casco do navio por via fluvial até o pôrto Tauá, no Piquiri, foi confiado ao Primeiro-Tenente da Armada, Pedro Davi Durocher, o que realizou "com muita felicidade".

Tudo a postos, partiram, a 27 de maio de 1867, de Cuiabá, os vapôres de guerra "Alfa" e "Jauru", com destino ao São Lourenço, rebocando o casco do "Antônio João". Descem o Cuiabá, remontam o São Lourenço até a confluência do Piquiri. Como não fôsse possível neste rio o reboque, conduzem-no à sirga até Tauá, onde o Comandante Durocher o entrega ao Capitão Antônio Gomes Pinheiro, bravo e experimentado sertanista, filho de Faxina, em São Paulo. Competia-lhe a parte mais arriscada da emprêsa, ou fôsse, o transporte do navio e mais petrechos em carros de bois até as margens do Araguaia. Para tanto foi mister desmanchar o casco do navio enquanto se aprestavam 16 carros[8] para a singular condução. Por êstes distribuíram as peças do casco, as obras mortas, as máquinas, as ferramentas da futura oficina e o material indispensável à remontagem do vapor. Foi em julho de 1867 que partiu o comboio dos carros de bois em demanda ao Araguaia: segundo as próprias indicações do General Couto de Magalhães em seu citado ofício, a expedição dirigiu-se "aos Baus", daí ao "Espírito Santo", varando o sertão do Caiapòzinho, abrindo-se a estrada necessária para a sua passagem, chegando em Itacaiú, à margem do Araguaia, com cêrca de 100 léguas de viagem por terra, com a maior felicidade, sem contratempo algum, custando o frete de tudo, inclusive a abertura dessas estradas provisórias, a quantia de 14:000$000. O vitorioso General informara o Ministro de que a

(7) Ofício de 2 de maio de 1868.

(8) COUTO DE MAGALHÃES, em seu Ofício de 29 de maio de 1868 ao Ministro da Marinha, fala em 16 carros: entretanto, na página 34 de seu livro *Viagem ao Araguaia*, diz 14 carros. Foi êste o número preferido por ESTÊVÃO DE MENDONÇA em suas *Datas Mato-grossenses*. Vale referir que o Sr. OTAVIANO ESSELIN, ex-praticante de máquinas no Araguaia, em carta ao Dr. COUTO DE MAGALHÃES, diz cento e tantos carros de bois que vararam cento e tantas léguas (Pág. XX do prefácio do citado livro).

demonstração da despesa constava da verba Obras Públicas Gerais e Auxílios às Províncias, no exercício de 1867-1868[9].

A travessia do sertão fôra, em verdade, uma página de heroísmo e tenacidade. Couto de Magalhães exultara de alegria cívica. No referido ofício diz que "é esta a história da expedição que a imprensa vaticinou que seria malograda, afirmando que o vapor ficaria perdido nos sertões sem estradas". Por isso mesmo foi que o egrégio brasileiro dizia, no seu ofício de 25 de maio de 1868 ao Ministro da Agricultura, que Antônio Gomes Pinheiro era um "paulista sertanejo da têmpera do Anhangüera". Fôra êle o organizador e supremo dirigente do comboio de carros que transportaram, pelo sertão bravio de Mato Grosso e Goiás, o "primeiro agente da indústria e do comércio acordando, por assim dizer, êste gigantesco rio e estas esplêndidas solidões do sono em que os trazia o deserto" (Ofício de 29 de maio).

Chegado o comboio a Ita-acaiú, colônia fundada pelo mesmo Couto de Magalhães à margem do Araguaia[10], começou-se sem detença o rearmamento do vapor, já agora sob a direção do Capitão-de-Fragata Balduíno José Ferreira de Aguiar, brioso oficial que se cobrira de glória nos recontros com os paraguaios no rio São Lourenço. Com os novos auxílios mandados de Cuiabá pela estrada de Goiás, com os recursos que também enviaram o Barão de Acari, 1.º Vice-Presidente do Pará e o Dr. João Bonifácio Gomes de Siqueira, 1.º Vice-Presidente de Goiás, tudo se fêz, de maneira que a 25 de maio de 1868 foi lançado às águas do Araguaia o primeiro navio a vapor que lhe sulcou a corrente, com o nome de "Araguai-neru-açu". A 28 do mesmo mês e ano, com a presença do General Couto de Magalhães e do Presidente da Província de Goiás procedia-se ao batismo do navio que recebeu em definitivo o nome de "Araguaia" e à inauguração da navegação a vapor do portentoso rio[11].

Destarte o moroso e tardo carro de bois cooperou eficientemente para a criação de um serviço de alta utilidade nacional, bem no coração da Pátria.

O carro de bois nas guerras do Brasil

Não importavam a sua pesada estrutura, o vagar de sua andadura, a sua precípua função de veículo de colheitas e produtos,

(9) O relatório do Ministro da Agricultura de 1869, à página 183, diz haver-se gasto 13:000$000.

(10) A colônia de Ita-acaiú fôra criada por Decreto de 18 de fevereiro de 1867. Ficava à margem direita do Araguaia, na praia das Ortigas, pouco abaixo da foz do rio Claro e a 180 quilômetros a jusante do "Registro".

(11) O vapor tinha 100 palmos de comprimento, 20 de largura, 8 de pontal e o calado não excedia de 30 polegadas. A inauguração se fêz no Pôrto de Leopoldina, na foz do rio Vermelho. Num rochedo à beira-rio COUTO DE MAGALHÃES mandou gravar a seguinte inscrição: "Sob os auspícios do Sr. PEDRO II, passou um vapor da bacia do Prata para a do Amazonas, e vem chamar à civilização e ao comércio os selvagens, no ano de 1868".

frutos de labôres pacíficos: haviam de utilizá-lo, em falta de melhor, como viatura de guerra em várias lutas feridas no Brasil.

Encontramo-lo assim, não raras vêzes, ao longo da nossa história militar, ora conduzindo vitualhas e munições de guerra, ora petrechos e armas, ora tropas e vivandeiras, certa feita transfigurado, em dias trágicos de uma epopéia de heroísmo, em rudes ambulâncias em que se procurava salvar patrícios nossos, doentes e feridos.

Algumas passagens colhidas em nossos fastos guerreiros comprovarão de sobejo a sua serventia nos ásperos caminhos da batalha. Já no primeiro século do Brasil vemos utilizado o carro de bois no transporte de armamentos: atesta-o Fr. VICENTE DO SALVADOR em sua *História do Brasil,* relatando a primeira entrada do Ouvidor Geral Martim Leitão na Paraíba, em 1585. Com efeito, à pág. 119 da edição da Biblioteca Nacional, narra que, para assombrar os índios que vieram tratar de fazer as pazes, o Ouvidor mandara mostrar-lhes não só as companhias de infantes que comandava, mas também dois *berços* (peças curtas de artilharia) que trouxera em carros. Carros de bois certamente porque outros não havia nesse tempo na Capitania de Pernambuco, de onde partira.

No século seguinte, nas marchas e contramarchas da guerra holandesa em Pernambuco e capitanias vizinhas, os dois contendores, de quando em vez, requisitavam os carros dos engenhos para o transporte de munições de guerra e de bôca.

No século XVIII, a zona crítica do Brasil era a que entestava ao sul com os domínios da Espanha e, nas lutas que se feriram por tantos anos e com vária sorte, aparecem, de um e outro lado, carrêtas tiradas por bois que acompanharam os exércitos em guerra. Já o fizera notar SAINT-HILAIRE em sua *Viagem ao Rio Grande do Sul:* referindo-se às campanhas dos portuguêses no Uruguai, antes da Independência, escreve: "Quando entraram em campanha foi necessário fazer acompanhar a tropa de quase duzentas carrêtas de víveres e bagagens" (pág. 41).

Ao tempo da guerra da Independência, travada da Bahia ao Maranhão, é sabido o papel relevante do carro de bois no transporte de víveres e munições.

Na Bahia, os carros de bois dos engenhos do Recôncavo e de propriedades mais longínquas (Inhambupe) carrearam para Pirajá, Quartel General do Exército Pacificador, tudo o que os patriotas baianos podiam obter para a vitória da santa causa da liberdade brasileira. Nada menos de duas vêzes a êles se refere o General LABATUT, organizador e comandante do Exército Pacificador, que sitiava a capital ocupada pelos portuguêses, na sua "Defesa" perante o Conselho de Guerra a que foi submetido em 1829: vemo-los ali transportando barris e canastras com vidros, roupas e louças que foram apreendidos nos engenhos Passagem e Cachoeirinha e destinados ao hospital que se estabelecera nas cercanias de Pirajá.

No Piauí, onde também se acendeu a Guerra da Independência, rezam as crônicas que o Sargento-mor João José da Cunha Fidié, comandante das fôrças reacionárias, quando marchou de Oeiras, capital da Província, para sufocar a revolução de Parnaíba, que depois se alastrou por todos os quadrantes, fêz conduzir em dezenas de carros de bois, através dos sertões piauienses, todo o seu material bélico, vitualhas e mais bagagens militares.

Nove anos após, em 1832, agitado o sul da antiga província do Ceará pela rebeldia do ex-coronel de milícia Joaquim Pinto Madeira, não raro se valem os beligerantes dos transportes em carros de bois de suas tropas e munições. Quando pela zona do Jaguaribe marchou o General Pedro Labatut em demanda do Cariri, a fim de combater as hostes de Pinto Madeira, ao longo de seu itinerário ia intimando os carros de bois que encontrava para que conduzissem ao teatro de operações não só a sua tropa mas também o pesado armamento que levava.

E assim foi sempre, pelas terras do sertão, utilizado nesses misteres.

Na Guerra do Paraguai

O carro de bois aparece prestadio nas prolongadas e rudes jornadas da famigerada Guerra do Paraguai, de 1864 a 1870, de um e de outro lado dos beligerantes. Aqui roda em comboios que transportam munições de bôca e de guerra, ali conduz, nas retaguardas, abastecimentos para as tropas em campanha, transformando-se às vêzes em ambulâncias improvisadas para a evacuação de doentes e feridos.

Do lado paraguaio, nesse transe doloroso, cantou-o o Revmo. Pe. Manuel Gamarra em seu inspirado poema *Las Glorias de la Carreta*[12].

En la guerra,
que aun aterra,
porque agotó los dolores
di esta tierra
y superó los honores
de los cuadros más sangrientos;
yo sostuve la energia
de los bravos noche y dia;
y los épicos portentos,
que a cada uno por cientos,
nuestros soldados hicieron
hasta caerse en pedazos
en gran parte se debieron

(12) Publicado na *Revista de Turismo* de Assunção.

al apoyo de mis brazos
Y a los fieros metrallazos
y a las muecas de la muerte,
y a la vista del calvario,
se alzó siempre digno y fuerte
este pueblo legendario
sobre el dolor de su muerte.
Y en las ultimas jornadas
de las tristes retiradas,
al través de cordilleras,
y pantanos, y praderas
desoladas
calcinadas
por los soles de verano;
cuando el fin ya era cercano;
cuando todo estaba hundido
y perdido,
menos Lopez, siempre erguido,
como el ínclito heroismo
del puñado de varones
que supieron dar lecciones
de lo que es el patriotismo;
lentamente
la carreta,
com serena y igual constancia,
sigue em pos de la arrogancia
de la última bayoneta
que el invasor aun respeta...

Y así marcha, noche y dia,
con la patria en agonia
hasta la linde postrera,
donde la ve alzar la frente
y con un gesto elocuente
entregar alli a la historia
un giron de esa bandera
que un lustro lidiando fuera
escoltada por la gloria.

...

Do lado do Brasil, surpreendemo-lo prestando os mais relevantes serviços de transporte, na retaguarda dos exércitos que expulsaram do Rio Grande do Sul os ousados inimigos e dos que invadiram o Paraguai pelo sul, na travessia épica do Passo da Pátria.

Um dos mais famosos fornecedores do exército brasileiro nesse tempo foi José Luís Cardoso de Sales, filho de Campanha, em

Minas Gerais, residente então em Pôrto Alegre e mais tarde agraciado pelo Govêrno Imperial com o título de Barão de Irapuá. Cardoso de Sales, segundo os "traços biográficos" que escreveu Bernardo Saturnino da Veiga (1881), mereceu sempre os maiores elogios e provas de estima e confiança dos Generais Osório, Caxias, Pôrto Alegre e Mena Barreto, em virtude de seus serviços como fornecedor das tropas em operação, cumprindo exatamente os contratos que celebrara com o Govêrno. E escreve o biógrafo: "Quando, em 1864, o exército imperial marchou de Montevidéu, donde contramarchou para São Francisco e Concórdia, em Entre Rios (Argentina), Sales deixou de fornecer ao Primeiro Corpo Comandado pelo General Osório, e ficou fornecendo ao Segundo, do comando do Conde de Pôrto Alegre. Êste Corpo, depois da rendição de Uruguaiana, seguiu para São Borja e dali para a província de Corrientes, até São Tomás e Itapua, regressando dêsse ponto para o Passo da Pátria a incorporar-se ao 1.° Corpo que se juntara ao exército aliado, sob o comando de Mitre. Alcançado e invadido o Paraguai, Sales, em tôdas as marchas do 2.° Corpo, o acompanhou com mais de 400 carrêtas tiradas por bois, carregadas de gêneros de tôda espécie para o fornecimento das tropas e dos hospitais, tendo sempre à retaguarda cêrca de 3 000 reses para o abastecimento diário e mais de 1 000 pessoas encarregadas da distribuição das rações, dos depósitos, da contabilidade, da condução dos carretos e de gados..."

E isto, apesar da "morosidade das viaturas movidas por êstes animais que as tornam inteiramente impróprias para serem empregadas em um exército que tenha de empreender operações ativas", consoante o dizer do Conde d'Eu, em sua resposta aos quesitos formulados pelo Ministério da Guerra em 1872.

Na expedição que ameaçou a República do Paraguai pelo norte, os préstimos dos carros de bois foram relevantíssimos, senão até beneméritos. Recordam-lhes a atuação todos os que têm escrito a respeito das marchas e contramarchas da fôrça expedicionária que, de Uberaba, no Triângulo Mineiro, se dirigiu a Mato Grosso para libertar a Província do domínio inimigo, atacando-o depois pela sua fronteira setentrional.

Vale acentuar a sua múltipla serventia neste lance da nossa história guerreira.

Invadido, em fins de 1864, o sul de Mato Grosso pelas tropas paraguaias sob o comando de Resquim e Dias, foram sucessivamente ocupadas as posições do Forte Coimbra, de Corumbá, Albuquerque, Dourados, Miranda, Nioaque, Coxim e sèriamente ameaçada a própria capital da Província — a cidade de Cuiabá. Reza a tradição que a primeira notícia que dessa invasão recebeu o Imperador Pedro II lhe fôra trazida pelo Barão de Vila Maria. À aproximação dos inimigos partira o Barão de Corumbá com cargueiros e um carro de bois, onde viajava a Baronesa que trazia em seus braços seu filho Joaquim Eugênio, mais tarde o fundador da

região hoje denominada "Nhecolândia". E não faltou nessa caravana uma nota curiosa: amarrada ao recavém do carro vinha uma vaca leiteira, sendo o bezerro transportado no próprio veículo ao lado da fidalga passageira. (Informação do Dr. Gabriel Vandoni de Barros, de Corumbá).

Como quer que fôsse, o Govêrno Imperial resolveu organizar uma expedição para repelir o inimigo. Chamando às armas a Guarda Nacional das províncias de Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Goiás, apelando para o voluntariado e para as milícias provinciais, nomeia seu comandante o coronel Manuel Pedro Drago, designando Uberaba, no oeste de Minas Gerais, para ponto de junção das colunas de São Paulo e Paraná, com as de Minas. Em dias de julho e agôsto de 1865 estava organizada uma coluna que, a 4 de setembro, partiu em direção ao sul de Mato Grosso. Guardam as tradições da importante cidade, então cognominada "Princesa do Sertão", o fato de longas filas de carros de bois terem seguido com a tropa carregados de víveres, de material de guerra, até de famílias de soldados e vivandeiras[13]. A viagem tornou-se de logo difícil e árdua, não só pela falta de boas estradas, mas também pela direção que teve, deixando os caminhos da serra para se emaranhar nos pantanais, onde a maleita ceifou centenas de vidas. A 30 de dezembro de 1865, chegavam as fôrças a Coxim (hoje Herculânea), onde se lhes juntaram os batalhões vindos de Goiás. Eram aí cêrca de 2 500 homens. O Coronel José Antônio da Fonseca Galvão, que substituíra o Coronel Drago no comando, conduz a expedição até Miranda onde morreu de febres, assumindo o comando o Coronel Juvêncio Cabral por sua vez substituído pelo Coronel Carlos de Morais Camisão. Entrava o ano de 1866. Dêsse ano é o testemunho de um dos engenheiros da expedição o Tenente ALFREDO DE ESCRAGNOLLE TAUNAY, que tão alta projeção teria mais tarde nos conselhos políticos e literários do Brasil. Em carta de 30 de agôsto, escrita nas margens do rio Taboco, afluente do Negro e confluente do rio Paraguai, dirigida a seu pai, dizia: "O movimento comercial enfim se estabeleceu conosco e os carros de bois fazem ouvir sua melodia especial pelos caminhos impraticáveis do pantanal. De modo que encontramos no nosso mercado tôda espécie de roupa e já em nós se nota alguma faceirice na apresentação depois de havermos ficado reduzidos a um estado quase completo de nudez"[14].

Depois de estacionar em Miranda por muito tempo a expedição marchou para Nioaque. Já agora, além dos carros de bois que transportavam víveres, munições e pessoas, a artilharia passou a

(13) VÍTOR DE CARVALHO RAMOS, inteligente fazendeiro no Triângulo Mineiro, residente em Uberaba, escreveu-nos em 12 de outubro de 1942: "Em 1865, quando se organizou aqui a expedição militar que acudiria Mato Grosso, invadido pelos paraguaios, o carro de bois desempenhou uma alta função. Vitualhas, munições, bem como as famílias dos soldados, foram transportadas daqui para as fronteiras do Paraguai em carros de bois. Foi uma viagem épica, penosa, de lances dramáticos".

(14) Carta publicada no *Jornal do Commercio* — Rio de Janeiro. Ed. de 23 de janeiro de 1943.

ser tirada por bois atrelados às carrêtas, segundo informa o mesmo Tenente TAUNAY que escreveu: "Pela primeira vez as peças de artilharia montada tiradas por bois acompanharam a marcha da infantaria". Guiada pelo velho fazendeiro mato-grossense José Francisco Lopes, experimentado vaqueano do sul da Província, a expedição marchou para o rio Apa, linha divisória com o Paraguai, atravessando-o, ocupando o forte de Bela Vista, já agora à procura de gado para o seu abastecimento. Para tanto marchou até uma fazenda de Solano Lopes, a 26 quilômetros de Bela Vista, chamada Laguna. Encontrou o Coronel Camisão tudo devastado pelo próprio inimigo em sua retirada: sem esperanças de víveres, faltando todos os meios para prosseguir na invasão, o comandante resolve retroceder para o território nacional.

Foi a famosa Retirada da Laguna, uma das maiores epopéias da nossa História.

A retirada começou a 8 de maio de 1867: dela participaram numerosos carros de bois, conforme testemunhos autênticos. Do que foram os trinta e cinco dias dessa contramarcha épica, da Laguna ao pôrto Canuto, na margem esquerda do Aquidauana (11 de junho de 1867), de seus incontáveis sacrifícios, da guerra, da fadiga, da fome, da peste, de quantas misérias e de quantos heroísmos ao longo de sua realização, possuímos um relato imortal — *A Retirada da Laguna* — escrita pelo Tenente de Engenheiros ALFREDO DE ESCRAGNOLLE TAUNAY, um de seus bravos.

ANTÔNIO FERNANDES DE SOUSA, filho de um dos oficiais que nela tomaram parte, o 2.º Tenente Sabino Fernandes de Sousa, em volume publicado em 1919, sob o título *A Invasão Paraguaia em Mato Grosso*, à pág. 40, escreve sôbre a ordem de marcha estabelecida pelo comando a partir da Laguna: "Na frente o Corpo de Caçadores a cavalo, seguido por uma peça de artilharia; na retaguarda o batalhão n.º 17 de "Voluntários da Pátria"; no flanco esquerdo o batalhão n.º 20 de infantaria; no direito o batalhão n.º 21, marchando no centro dêstes Corpos tôda a pesada bagagem, que era ainda protegida por uma dupla fileira de carros de bois. As quatro peças de artilharia, puxadas também por bois, vinham sob a proteção de cada um dos Corpos". E o Coronel JOSÉ FELICIANO LÔBO VIANA, em seu trabalho *A Epopéia da Laguna* — 1920, diz: "Quando amanheceu o dia 8 já a Coluna estava a postos, em plena ordem de marcha: mulas carregadas, carrêtas atreladas, bois nas cangas, o gado apoiado nos flancos dos batalhões".

Iniciada a marcha, os paraguaios começaram a cutilar a coluna: providos de excelente cavalaria irrompiam, a cada passo, por todos os lados, sucedendo-se tiroteios, senão até verdadeiros combates como o de 11 de maio, o mais sério da Retirada, no dizer de seu ilustre historiador. Neste combate foram feridos vários soldados e, como não houvesse ambulâncias próprias, aparecem como tais os carros de bois. Informa-nos TAUNAY, quando escreve: "Vin-

te e nove outros feridos haviam sido trazidos de vários pontos; foram colocados pelos nossos médicos em carros de bois, nos quais ficaram muito apertados e acumulados, recebendo, porém, todos os socorros que as circunstâncias ainda permitiam"[15]. Quando dias depois, a 18 de maio, se declara na coluna o cólera-morbo não raro os doentes eram transportados em carros de bois. Documenta-o o Dr. Cândido Manuel de Oliveira Quintana, um dos médicos da expedição, em sua "Parte" de 15 de junho de 1867, dirigida ao



Retirada da Laguna.
(Detalhe de um desenho de Seth. — Original no Museu do Ipiranga, S. Paulo).

Major José Tomás Gonçalves, já então seu comandante: "As marchas muitas vêzes durante o dia inteiro, algumas vêzes de noite, a péssima condução em carros puxados a bois, em que os doentes se comprimiam mùtuamente pela exigüidade de espaço, deviam ter grande parte no acréscimo da mortalidade, que era de quase todos os atacados[16]. Afinal todos os carros foram queimados por neces-

(15) *La Retraite de Laguna.* Ed. francesa, Rio de Janeiro — 1871. Pág. 117.

(16) O ilustre Prefeito de Bela Vista, em 1943, João A. J. Maria Caporossi, fala-nos dos coléricos da picada "Cambá-Racen" (negro chorando), distante poucos quilômetros da sua cidade, transportados em carros de bois. Anos mais tarde são os mesmos carros que conduzem tijolos e cimento para a construção de três monumentos que recordam a epopéia brasileira. Êstes três monumentos feitos de alvenaria (cal, cimento, pedra, tijolos, etc.) ficam: o primeiro a 1 200 metros da cidade de Bela Vista, na primeira escarpa que margeia o Apa, pelo norte: foi levantado pelos paraguaios aos seus heróis no próprio local do combate de Nhandê-pá (aqui te acabaste); o segundo está localizado no cemitério da cidade, a 1 800 metros da mesma; o terceiro foi erguido perto da fazenda "Jardim", a cêrca de 100 quilômetros da sede do município de Bela Vista, glorificando o corajoso vaqueiro, o inolvidável guia Lopes".

sidade: os doentes eram conduzidos em padiolas por soldados "enfraquecidos pela fome, estropiados", e "quase nenhum alimento tínhamos além das poucas reses que puxavam a artilharia"[17].

Os próprios documentos paraguaios falam dos carros como peças da expedição brasileira: assim é que *El Semanario* de Assunção de 13 de julho de 1867, narrando a chamada "Invasão do Norte", escrevia em certo trecho: "Arrebatadas as suas provisões de bôca, não lhes ficaram senão os bois de seus carros".

Além dêsses testemunhos que relembram o papel dos carros de bois nas marchas e contramarchas das Fôrças em Operações ao sul da Província de Mato Grosso, sabemos de vários episódios de guerra através das tradições que passaram de pais a filhos na região assolada pela invasão inimiga. Um dêles nos foi narrado pelo Engenheiro Carlos Martins Costa, de Campo Grande: "No ano de 1865, achavam-se os filhos dos descobridores e primeiros povoadores da região instalados na fazenda denominada "Passatempo", na Vacaria. Aí criavam o gado em vastas pastagens naturais e cultivavam o solo. Eram êles Antônio, Joaquim, Estêvão, José, João, Barnabé Barbosa e suas irmãs. Feita a invasão de Mato Grosso pelos paraguaios e estando um contingente brasileiro aquartelado em Nioaque, foi para lá mandado o único carro da família Barbosa, conduzido por um serviçal e tendo como candeeiro (guia) o menino Barnabé, a fim de levar provisões para os nossos soldados. Lá chegados, foram aprisionados pelo inimigo o carro, o serviçal e o rapazote, visto que os brasileiros já se haviam retirado da povoação. Ficaram assim os irmãos Barbosa desprovidos de seu imprescindível veículo, no momento necessário à fuga para regiões mais distantes. Improvisaram um carro, ou melhor, adaptaram um pranchão de bálsamo ao rodado de um carretão e, nesse veículo, transportaram o que puderam com destino ao Sucuriú (hoje partes dos municípios de Santana e Três Lagoas). Em meio do caminho encontraram um cunhado, que outro não era senão José Francisco Lopes, o famoso guia Lopes, que se imortalizaria na epopéia da retirada da Laguna. Vinha Lopes dirigindo um carro de verdade. Passaram-se, então, com tôdas as bagagens, para o carro de Lopes, abandonando o improvisado. Atingiram afinal o Sucuriú, onde ficaram a salvo da sanha dos invasores. Interessante é que, do pranchão que servia de mesa ao carro de emergência, Antônio Barbosa, já falecido, um dos protagonistas do episódio, mandou fazer mais tarde uma mesa de refeições, a qual hoje se acha em poder de seu filho João de Sousa Barbosa"[18].

(17) Não seria a última vez que o carro de bois havia de servir de ambulância: informou-nos Cândido Simões Canela, residente em Montes Claros — Minas Gerais, que no ano de 1918, quando a gripe espanhola devastava as populações do sertão, o carro de bois representou o papel de carro de assistência, conduzindo enfermos para os hospitais e até mortos para os cemitérios. Por seu turno, o Cel. Otávio C. do Amaral, fazendeiro em Inhapim (Minas Gerais), relatou-nos que ao tempo em que o impaludismo, sob forma grave, prostrou um milhar de habitantes de São José do Bugre, um comboio de dezenas de dezenas de carros de bois transportou 800 doentes para Santo Estêvão, possibilitando-lhes a cura.

(18) Informações enviadas em carta de 14 de outubro de 1942.

De várias fontes locais tivemos notícia de que nesses duros tempos, dezenas e dezenas de carros de bois demandavam a zona de guerra, conduzindo víveres e roupas para as tropas: em Goiás ficou célebre Vicente Ferreira da Silva, de Bonfim, que acompanhara em pessoa os seus carros até os pontos em que aquartelavam as tropas.

Como quer que seja, os carros de bois prestaram inestimáveis serviços nessa dolorosa fase da nossa vida.

Ainda não há muito, o Dr. Gastão de Oliveira, proprietário da fazenda Berenice, na região do município de Corumbá, em Mato Grosso, denominada "Nhecolândia" (em homenagem a Joaquim Eugênio Gomes da Silva, de apelido Nheco, filho do Barão de Vila Maria, desbravador e povoador da imensa área de cêrca de trezentas léguas quadradas), nos escrevia: "Recordam as velhas tradições desta região que, ao tempo da invasão paraguaia que se deteve nos campos do Firme[19], riquíssimos em gado, que abasteceu as tropas durante todo o tempo da luta, a velha carrêta prestou os mais assinalados serviços de guerra no transporte de víveres, de enfermos e doentes e de famílias inteiras que fugiam ao inimigo ou que, depois da paz, voltaram aos seus lares".

*

* *

Não é estranho também em nossas lutas internas. Nas guerras civis do Rio Grande do Sul as carrêtas tiradas por bovinos foram sempre utilizadas como veículo de transporte de equipamentos e abastecimentos para as fôrças em operações.

No curso da famosa guerra farroupilha (1835-1845), além do episódio épico do transporte dos lanchões de Garibaldi, as carrêtas rodam prestantes por todos os rumos da Província.

Recordemos alguns dêsses serviços. Por volta de 1836 os revolucionários sitiavam Pôrto Alegre, então defendida por Bento Manuel Ribeiro; antes que findasse o mês, Bento Gonçalves, chefe da revolução, percebendo que de sitiador passara a sitiado, empreende a retirada de Viamão, considerada uma operação militar de alto descortino. Descreve-a Alfredo Varela, à pág. 248 do 3.º vol. de sua abundosa *História da Grande Revolução*: "Com um pêso de 14 bôcas-de-fogo, com o do trem das munições, com 50 carrêtas pejadas de famílias que se tinham vindo asilar no acampamento republicano, empreendeu, de 18 a 19, a difícil retirada de setembro, que constitui um dos fatos militares que honram a memória de Bento Gonçalves".

Não eram, porém, só famílias que as carrêtas transportavam: inválidos e feridos, petrechos de guerra, munições de bôca, tudo isso arrastaram através das estradas para a região serrana. Nelas

(19) Hoje a fazenda Firme está situada na região denominada "Nhecolândia."

se improvisaram fábricas de pólvora e de cartuchos e se caldearam as lanças para as pelejas. Luís Carlos de Morais recorda o fato de haver sido a carrêta sede do govêrno republicano ao tempo do declínio heróico da luta memorável. Grava-o o historiador gaúcho WALTER SPALDING, em seu instrutivo livro *A Revolução Farroupilha*[20], na efeméride de 15 de julho de 1842, assim redigida: "Instala-se em Alegrete a capital da república rio-grandense. Por estar Caçapava constantemente ameaçada, não oferecendo mais garantias ao govêrno, resolveu êste mudar a sede para Alegrete desde 1840. Desde essa data até a presente, a capital da república Rio-grandense andava sôbre carrêtas de um ponto para outro, o que deu motivo à seguinte sátira atribuída aos próprios farroupilhas:

> Que é do progresso êste século
> Quem mais se atreve a negar?
> O govêrno Rio-grandense
> marcha em carrêta a rodar!...[21]

Ao abandonar Caçapava, o govêrno republicano instala-se em São Gabriel de onde, pouco depois, é obrigado a retirar-se. Recolhe-se então à estância de Luís Machado, e daí, nesse mesmo ano de 1840, passa para Santa Vitória. Em 1841 torna a São Gabriel e, em seguida, segue para Itaquatiá e daí para Bajé, onde fica de novembro de 1841 a junho de 1842. Depois dessa data, por escala em Cacequi, segue para Alegrete onde se instala nesta data e permanece aí até fins de 1843. Mais tarde, depois da renúncia de Bento Gonçalves, a capital torna a ser Piratini, por algum tempo, e depois, até o fim, continua em contínua peregrinação pelo sul do Estado".

Por seu turno, o ilustre General Sousa Doca, em carta de 6 de fevereiro de 1944, após referir-se aos 21 pontos que de 1840 a 1844 serviram de capital aos republicanos, conclui que essas diversas sedes do govêrno farroupilha autorizam a afirmativa de que, por mais de uma vez, êle datou os seus decretos, ordens e proclamações sob a tolda de carrêtas tão ligadas à vida dos gaúchos.

Dezenas de anos depois, já no tempo da República, nas lutas que se travaram nos campos do Rio Grande, volta a carrêta de bois a conduzir bagagens, munições, arquivos, víveres, doentes e feridos dos partidos em guerra.

Na Revolução de 1893, os seus préstimos foram inestimáveis: transportou equipamentos e abastecimentos; conduziu milhares de emigrados das zonas de operações (só de Cruz Alta saíram de uma feita 150 carrêtas apinhadas de famílias, sob a proteção da coluna legalista do Cel. Santos Filho); serviu várias vêzes de ambulância,

(20) WÁLTER SPALDING, *A Revolução Farroupilha*, História Popular do Grande Decênio (1835-1845). Edição Ilustrada. "Brasiliana". Vol. 158 — 1939.

(21) A esta sátira também se refere SEBASTIÃO FERREIRA SOARES, gaúcho de nascimento e oficial de fazenda, autor de um projeto de reorganização do Tesouro Nacional, em suas *Breves Considerações sôbre a Revolução de 20 de Setembro de 1835* (Inf. do General Sousa Doca em carta de 6 de fevereiro de 1944).

como aconteceu após o combate de 27 de junho de 1894, quando centenas de feridos foram evacuados para a mesma cidade de Cruz Alta[22].

A paz firmada em 13 de agôsto de 1895, após três anos de tremenda calamidade que flagelou o brioso povo gaúcho, fazendo para cima de dez mil vítimas, não extinguiu os ódios e rancores partidários: daí o êxodo de muitas e muitas famílias que fugiam "às perseguições sistemáticas e ao mandonismo truculento". Data dêsse tempo a grande emigração dos rio-grandenses para o sul de Mato Grosso em cujos campos dilatados se haviam alguns estabelecido desde o fim da guerra do Paraguai[23].

Mário Lima Beck, em bela monografia sob o título *Nova Querência* (1935), gravou os roteiros que então seguiam os gaúchos até as terras de Mato Grosso: nêles surge como elemento imprescindível a velha carrêta prestimosa. Leiamo-lo: "Partiam as caravanas. Estóicos agrupamentos de épicas jornadas. As primeiras ao passo lerdo das carrêtas, com tropas e cargueiros pela frente. Famílias inteiras, criadagem, agregados, móveis, utensílios de campanha e provisões, constituem as bandeiras. Clãs e patrimônios que se deslocam. Sabem das tremendas distâncias que vencer; sabem das provações que sofrer. E vão entre saudades amargurantes e esperanças animadoras, lentamente afastando-se da terra natal. Dias depois, estacam na primeira grande parada: a travessia do rio Uruguai. (A maior parte das vadeações se efetuava entre o espaço de São Xavier e Itaqui). Tudo se apresta. A tropa vara a nado. Canoas e balsas, às vêzes improvisadas, transportam a comitiva. Alguns acidentes e desastres. Animais que a correnteza arrasta. Canoas que viram. Ninguém enfeza. Nada de esmorecimento. Do outro lado do rio, recompostas, as caravanas reiniciam a marcha em território argentino, através dos areais e alagadiços de Misiones. Dez, quinze, vinte dias e acampam na segunda grande parada: Posadas — barranca do largo e caudaloso Paraná. As mesmas cenas da travessia, sòmente mais demoradas e perigosas. Reorganizadas em Incarnación — cidade paraguaia — recomeçam o jornadeio. Sentem-se os primeiros choques com a natureza hostil. Revelam-se canseiras. Vão desbravando caminhos, furando sertões. Mormaços e soalheiras extenuantes. Atolam-se nos brejos. Improvisam pontes, paliçadas. Desmontam carruagens. Dormem no meio de febres, répteis e feras. Venenos ofídicos e a maleita deixam

(22) Serviços semelhantes prestou a carrêta nas lutas civis do Uruguai. Ainda não há muito os evocava a glorificada poetisa Juana Ibarbourou em comovente crônica publicada na *La Nación* de Buenos Aires (Ed. de 26-XI-1944), sob o título *La guerra:* "Veia hombres con fusiles y lanzas, carros cargados de fardos, mujeres que lloraban, gente de rostro preocupado, niños con delantales negros sobre sus trajecitos de todos los dias, lentas carretas cubiertas de lonas, que conducian soldados harapientos, ya cuyo paso decian los curiosos: — son heridos. Vienen de la batalla. Los llevan al hospital de sangre. Era la guerra".

(23) Tais, por exemplo, Antônio Inácio Trindade, capitão honorário do exército, Tomás Laranjeira, fundador da Emprêsa Mate-Laranjeira, Joaquim César Constantino de Almeida, Filipe de Brum, Davi Medeiros, Policarpo d'Ávila etc. Venceslau Escobar, que narrou os episódios da Revolução, declara que mais de dez mil rio-grandenses transpuseram as fronteiras do Estado em conseqüência da guerra civil de 1893.

cruzes pelo caminho. Animais sucumbem, exaustos e esfomeados. Racionam-se os últimos pedaços de charque. Caçam e pescam. Para a frente e atingem a terceira grande parada: São Joaquim — alto divisor das águas do rio Paraná e Paraguai. Pouso restaurador. De novo investem. Ora êrmas chapadas, ora íngremes serranias. Despontam tremedais. Apertam-se em angusturas. Surpreendem selvagens e onças. Lutam e prosseguem. Quantas peripécias! Quantas vicissitudes! Que resistências hercúleas! É heróico, épico, surpreendente o drama dessas caravanas. Acercam-se da quarta grande parada — Ipeum: frêmitos de alegria e alvorôço exultante invadem as caravanas. É o primeiro contato com a terra mato-grossense. Outra vez no chão do Brasil. Ipeum é o grande acampamento das caravanas que partem do sul. Têrmo da rota percorrida. Aí se arrancham. Concertam planos. Fazem reconhecimentos e relações. Depois, então, tomam destino às novas querências".

Foi esta a dura peregrinação dos bravos maragatos vencidos em busca de terras brasileiras, onde fundaram novos pagos e continuaram a semear para a grandeza da Pátria! *Victis honos.*

*
* *

Colegial ao tempo em que se feriu no nordeste da Bahia a chamada Guerra de Canudos (1896-1897), contra os *jagunços* de Antônio Conselheiro, em terra não muito distante do meu torrão natal, recordo-me perfeitamente das notícias que aludiam aos comboios dos carros de bois empregados no transporte de víveres e munições para as fôrças legais. O fato está confirmado no maior livro da literatura brasileira — *Os Sertões* — de EUCLIDES DA CUNHA: de feito, à pág. 381, da 12.ª edição, descrevendo o imortal escritor a marcha da "Quarta Expedição", sob o comando do General Artur Oscar, diz: "Deixaram os jagunços também em paz o comboio que seguia, perdido à retaguarda, pela estrada de Jueté. Haviam afrouxado os animais de tiro: e tôda a carga de 53 carroças e 7 grandes carros de bois passara, subdividida, para as costas dos rijos sertanejos do 5.º Batalhão de Polícia (da Bahia)"[24].

Paremos aqui: aos que sabem de raiz a nossa história não há de surpreender esta parte do inventário que estamos a fazer, momento por momento, a respeito dos serviços de tão modestos veículos de transporte; justificarão e louvarão também os esforços de quem se propôs tirá-los do esquecimento, senão até do desprêzo, compendiando-os, sistematizando-os. Pelo que lhes devemos no vingar a

(24) No mesmo livro, à pág. 381, lemos: "Enquanto os canhões mais ligeiros chegaram, transcorridos dez quilômetros, ao rio pequeno, o obstruente "32" ficara distanciado de uma légua. Pela estrada, escorregadia e cheia de tremedais, ronceavam penosamente as vinte juntas de bois que o arrastavam, guiadas por inexpertos carreiros, uns e outros pouco afeitos àquele gênero de transporte, inteiramente novo e em que tôda a sorte de empecilhos surgiam a todo instante e a cada passo nas flexuras fortes do caminho, na travessia das estivas mal feitas, ou em repentinos desnivelamentos fazendo adernar a máquina pesadíssima".

longa e árdua estrada que já caminhamos ao sol da civilização, julgamo-los dignos do nosso respeito, da nossa gratidão.

Não é demais que vos peça me sofram fazer aqui uma digressão em remate desta palestra. É que de várias fontes acreditadas nos vem a notícia da presença atual do carro de bois nas lidas e canseiras das retaguardas das nações que ora lutam pelos mais sagrados e inalienáveis direitos do homem. Ei-lo, prestante, nessa azáfama que se convencionou chamar de "esfôrço de guerra". Em números da bela revista *Em Guarda*, publicada pelo "Bureau do Coordenador dos Assuntos Interamericanos", nos Estados Unidos, foram registrados os inestimáveis serviços que estão prestando em transporte de madeiras e materiais imprescindíveis aos armamentos das Nações Unidas. Assim é que o vemos em intenso tráfego na Guatemala e no Equador, conduzindo das matas para os portos de embarque centenas de toras de "balsa", madeira levíssima que se emprega na estrutura dos aviões "Mosquitos" da Real Fôrça Aérea Inglêsa e no piso dos "Liberators" — asas magníficas que levam aos centros da tirania a destruição e a derrota.

Outras dezenas de carros de bois transportam das florestas paraguaias para os lugares de beneficiamento o utilíssimo "quebracho", tão rico em tanino.

E quem é que não sabe que, no interior do Brasil, milhares de carros tirados por bovinos, muitos dos quais reaparecidos justamente em conseqüência da guerra, além dos carretos costumeiros em nossos campos, para os quais apelam dia e noite os nossos dirigentes, estão a transportar milhares e milhares de quilos de minérios e de outras matérias imprescindíveis à vitória?

Não há, pois, como desprezá-los.

Cumpriu, quase só, entre nós, uma tarefa secular e, hoje, ao lado dos veículos mecanizados, ei-lo "gemendo aos solavancos", ajudando-nos, na humildade de suas origens, na rusticidade de sua estrutura, na bárbara sinfonia de sua cantiga, a ganhar a mais santa de tôdas as guerras — a da própria redenção da humanidade livre.

CAPÍTULO VI

Retrospecto das múltiplas funções do carro de bois no desenvolvimento do Brasil

Da leitura dos Capítulos anteriores ressalta uma grande verdade: em matéria de transportes, sobretudo rurais, desde que o Brasil é Brasil o carro de bois foi e ainda é o veículo mais generalizado, mais útil, mais seguro e mais adaptado às condições do meio físico e às possibilidades econômicas da nossa lavoura.

Apareceu no alvorecer da nossa história e a seguiu através dos séculos já vencidos, continuando até hoje a rodar e a servir em grande parte do território nacional. Foi, sem sombra de dúvida, um dos mais prestantes instrumentos de trabalho trazidos pelos portuguêses e aqui pôsto em serviço desde os inícios do aproveitamento real da terra, mais ou menos meado do século XVI. Trasladado para êste lado do Atlântico, havia de se incorporar ao aparelhamento econômico da colônia, que seria no futuro a maior glória lusitana. O carro de duas rodas, tirado por bois, de primitiva mas resistente estrutura, amoldar-se-ia à terra virgem e começaria, êle mesmo, a abrir com as suas rodas maciças os primeiros caminhos, desde as matas litorâneas até o sertão bruto: aí, iria encontrar, mais favoráveis, as principais condições das chamadas "vias naturais" — terreno mais ou menos aplainado, solo suficientemente compacto, ausência de vegetação exuberante e entrançada.

Vemo-lo, nas origens da nossa civilização, carreando materiais de construção para o levantamento das primeiras vilas e cidades, para a edificação das moradias e das capelas, das fazendas e dos campanários, conduzindo das praias para os povoados as mercadorias que vinham d'além mar e carregando para os portos de embarque os dois primeiros produtos da nossa riqueza — o pau-brasil e o açúcar. Desde êsse tempo começa a exercer relevante função econômica que se prolongaria até os dias que correm.

Integrou-se, por isso mesmo, desde os primeiros tempos, no esfôrço pela conquista da terra, como instrumento de trabalho em

tôdas as labutas rurais do país: e quando surgiu a cultura canavieira, que se foi generalizando de São Vicente ao Maranhão, tornando-se a mais rendosa indústria até a primeira metade do século XIX, o carro de bois passou a ser elemento imprescindível da nossa economia. Não o dispensaram também as lavouras ancilares que, a pouco e pouco, iam desbravando a terra e alimentando os colonos, gentios e escravos. De feito, não houve produto agrícola do Brasil — algodão, milho, feijão, arroz, café, mandioca, fumo, frutos e legumes e quantos outros — que não fôsse transportado no pesado veículo, das roças ou lavouras para os paióis ou depósitos das fazendas e destas, em ser ou já transformados, para os mercados consumidores das vilas e cidades, para os portos de embarque, e mais tarde, já no século XIX, para as estações ferroviárias. Transportou ainda outras riquezas; animais vivos de pequeno porte — aves, caças, carneiros, cabras, porcos —, todos os produtos da indústria pastoril — couros, peles, carnes, toucinho, queijos, etc., — da exploração florestal — lenha, madeiras para construções civis ou rurais, mate, frutos silvestres, plantas, e da indústria mineira — pedras, argilas, minérios, etc. etc. À medida que a colonização penetrava o sertão e ia fundando fazendas e arraiais, sítios e povoações, senhoreando a terra inçada de selvagens e cheias de obstáculos de tôda sorte, o carro de bois era o único veículo das comunicações entre a costa e a hinterlândia. Por mais de trezentos anos, trouxe ao mar as utilidades naturais, os produtos agropecuários e as obras rudimentares das indústrias matutas, voltando carregados de mercadorias de tôda espécie, nacionais ou estrangeiras, sal e trigo, tecidos e miudezas, louças e vidros, ferragens e aparelhos, máquinas e combustíveis.

Nem esta sua decisiva e relevante função econômica se circunscreveu ao Brasil: reponta onde quer que fôsse introduzido o vetusto carro puxado por bovinos. É fato inconteste que êle foi o primeiro aparelho de transporte utilizado em terras americanas. Se o inspirado poeta paraguaio Padre Manuel Gámarra, cantando-lhe as glórias, escreveu lapidarmente que "a carrêta de bois despertou os desertos de um sono milenário, abrindo montes, salvando rios, matando feras, vingando léguas", se Tolentino Gonzalez, do Uruguai, no seu mavioso e eloqüente *Salmo a la Carreta*, diz que "ela pertence às coisas santas de sua terra, coisas que se foram com o tempo mas que dormem no fundo da consciência nacional", Bartolomé J. Ronco, em seu sugestivo trabalho sôbre a carrêta argentina, lhe assinala a relevância, na evolução da progressista república irmã, corroborando o seu parecer com o de vários escritores, entre os quais Martin de Moussy que disse ser a "carrêta-navio que devia atravessar o deserto, conduzindo das ourelas do Paraná até o sopé dos Andes ou até o trópico as mercadorias de ultramar e trazendo das províncias do interior os produtos que serviam para o intercâmbio".

No Brasil, o carro de bois não desempenhou só esta função econômica e comercial: há que se lhe creditar importante função social.

Durante mais de três séculos foi empregado no transporte de pessoas e de famílias em seus passeios, em seus divertimentos, em suas visitas recíprocas, em suas necessidades de contato e comércio social. Ora apresentando tipos apropriados ao novo mister, ora o mesmo carro de trabalho a isso adaptado com acréscimos e alfaias, ei-lo a conduzir pelas estradas do interior do país, aqui famílias inteiras, de suas propriedades para os povoados e cidades, a fim de assistirem a festividades sacras ou profanas, ali, outras de uns para outros sítios, além, grupos humanos à procura de novas riquezas e esperanças[1].

Missas, novenas, romarias, santamissões, casamentos, batizados, crismas, até enterramentos, festejos tradicionais, folguedos populares, comemorações cívicas, solenidades de tôda ordem, em tudo isso estêve presente e, não raro, ainda está em muitas partes do Brasil, o carro de bois, servindo no transporte de pessoas de tôdas as classes e categorias. Não há, pois, como recusar-lhe ou restringir-lhe essa notável atuação no possibilitar e desenvolver as relações sociais de nossa Pátria.

Acrescente-se às funções econômica e social a guerreira: vimo-lo em páginas anteriores empregado em serviços de guerra, acompanhando exércitos, transportando-lhes munições e vitualhas, armas e petrechos, transformado às vêzes em ambulância de emergência para doentes e feridos[2].

Não é só, porém. MANUEL RODRIGUES DE MELO e outros colaboradores chamaram-nos a atenção para uma curiosa feição da existência do carro de bois no interior do Brasil — os seus serviços nas campanhas políticas e eleitorais, escrevendo o primeiro: "nessas campanhas, quando os ânimos se aguçavam na disputa dos pleitos, visando à conquista do poder, não raro entrava o carro de bois como elemento de aproximação entre eleitores e candidatos"[3].

(1) Em capítulo especial da Parte 6.ª dêste trabalho estudaremos com minúcia o carro de bois como veículo de transporte de pessoas.

(2) Vale registrada a seguinte informação da bela revista americana do norte *Em Guarda* (número 11 do ano II, fins de 1943). Sob o título de "O carro de bois ajuda a ganhar a guerra" informa que, no Paraguai, o carro tirado por bovinos está representando papel importante e textualmente diz: "Um dos estratégicos materiais produzidos no Paraguai — o quebracho — é procedente do grande planalto do Chaco Boreal, situado no oeste do país. Trezentos lenhadores e centenas de carros de bois estão pelas florestas adentro fazendo o corte e o transporte de toras de quebracho — o "quebra-machado" dos tempos coloniais. Por meio da via férrea e da via fluvial, as toras são conduzidas para os centros de extração, onde a madeira é submetida à ação do vapor d'água a alta pressão, processo para extrair um líquido tanante. Êsse líquido é depois resfriado e solidificado, constituindo o extrato de quebracho que é embarcado para os curtumes das Nações Unidas. A exportação atual para os Estados Unidos é de 4 000 toneladas por ano. À pág. 18 da referida revista há uma fotografia de carros de bois transportando a preciosa essência.

(3) JOHN GUNTHER, escritor norte-americano, em seu livro *O Drama da América Latina*, à pág. 443 da tradução brasileira (Irmãos Pongetti — 1942), refere fato interessante. Falando do político de Pôrto Rico, Luís Muñoz Marin, Presidente do Senado e chefe do Partido Popular Democrático na produtiva Antilha, escreve: "Muñoz fêz uma campanha espetacular. Disse-me, por exemplo, que havia pronunciado 30 000 discursos em 50 dias. Ergui as sobrancelhas. Êle então me explicou que gravara discos — a 84 cents. cada — e mandava 200 dêles para as aldeias, com instruções para que fôssem tocados dez vêzes por dia. Instalou alto-falantes em carros de bois. Viajou montado em mulas..."

E em quantos outros serviços não foi o carro de bois acidentalmente empregado?

A verdade é que, vencendo as grandes e desertas distâncias que separavam e ainda separam os centros de habitação espalhados num dos maiores domínios territoriais do mundo, conduzindo entre uns e outros produtos, gêneros, pessoas e notícias, os carros de bois exerceram e ainda exercem relevante papel econômico e social.

Rústico, pesado, vagaroso, mas seguro e resistente, o carro de bois ocupa lugar preeminente entre os instrumentos de trabalho no Brasil: sem êle não se teriam vencido os obstáculos da natureza que nos rodeia; sem êle não se teria varado, em caminhos tortuosos, o âmago das nossas matas ou os pendores das nossas serranias, a lama dos pantanais ou o pedregal dos tombadores; sem êle não se teria vingado a amplitude dos nossos sertões bravios, transportando, ligando, aproximando, servindo.

Cumpriu uma grande missão nos dias da colonização, do povoamento, da formação de nossa nacionalidade; ajudou-a a crescer e progredir; ainda hoje, em que pese aos novos e acelerados meios de locomoção e transporte, continua a sua romagem benemérita, constituindo em várias zonas do país um dos mais prestantes aparelhos de que se vale o brasileiro na luta pela vida, na exploração da terra, no enriquecimento do nosso patrimônio.

Dadas as nossas condições naturais, tendo-se em vista os recursos da nossa economia, aqui é que se ajusta a ponto aquêle pensamento do festejado mestre de Geografia Humana — JEAN BRUNHES, quando escreveu à pág. 291 do seu livro magnífico que "o carro de bois era um maravilhoso instrumento de trabalho".

Certo, com os anos, se lhe foram restringindo a importância, a área de uso e o número: desde a revolução causada pela máquina a vapor, meado do século XIX, nos setores da indústria, da produção e dos transportes, revolução continuada e ampliada pela eletricidade e pelos motores de explosão[4], revolução que atingiu tôdas as modalidades da vida humana, que o carro de bois foi sendo relegado a plano secundário, senão até ao desprêzo e desaparecimento.

É da própria natureza humana o esquecimento dos benefícios passados, principalmente se oriundos de coisas materiais.

Nós, brasileiros, não o devemos olvidar: foi, durante mais de três séculos, fator de progresso e de adiantamento do Brasil, repontando a cada passo nas páginas da nossa história civil, econômica, comercial, guerreira, religiosa, política e social. Acresce que, no cenário brasileiro, a superioridade inexorável dos novos meios de transporte não fêz, nem fará tão cedo, desaparecer o antiqüíssimo veículo.

(4) Com tôda a razão o Dr. CLODOMIRO PEREIRA DA SILVA escreveu em seu magnífico livro, *A evolução do transporte mundial,* que o fato culminante da evolução dos transportes foi a motorização.

Rodam, no Brasil, ainda hoje, aproximadamente 200.000 carros de bois de todos os tipos e feitios. Não nos deve surpreender, muito menos envergonhar, o contato existente entre veículos tão distantes em sua estrutura e funcionamento. É fato registrado por todos os viajantes e observadores que, em quase tôdas as partes do mundo, sobretudo na África, na América e na Ásia, as vias férreas, as rodovias, e ainda as linhas aéreas se cruzam, em muitos pontos, com os caminhos percorridos desde épocas remotas pelas caravanas, pelos comboios, pelas tropas, pelos carros de bois. Os velhos meios de locomoção e comunicação não foram, nem poderiam ser, eliminados totalmente pelas novas conquistas nesse setor do progresso humano. ALFREDO N. NEVES, em belíssimo e notável artigo sôbre a "Evolución de las Comunicaciones a traves del tiempo", publicado em o número 65 da *Revista Geográfica Americana*, que se editora em Buenos Aires, escreveu: "Os trilhos estendidos pelas estradas de ferro no interior dos continentes terminam ainda hoje em regiões nas quais se empregam meios de locomoção que, comparados com a ferrovia, aparecem bastante antiquados, sem que, entretanto, se possa desconhecer a importância e a utilidade dos carros puxados por bois, das caravanas de camelos ou tropilhas de mulas e lhamas, para o intercâmbio regional daquelas zonas. Neste sentido, a rêde mundial de comunicações continua intimamente ligada em suas malhas exteriores com um passado que a precedeu e que foi condição do seu aperfeiçoamento".

Simbolizando, por dizê-lo, o flagrante do contraste entre o ontem e o hoje, em terras brasileiras e em matéria de comunicações, escreveu, certa feita, o brilhante polígrafo potiguar LUÍS DA CÂMARA CASCUDO: "Várias vêzes, viajando de avião, o trimotor sobrevoa jangadas. É uma impressão estranha e sugestiva. Nenhuma, entretanto, se comparou à que senti, regressando de Moçoró. Tomara um "baby-clipper" em Areia Branca. Com o vento sul assobiando de proa, o avião entrou para cima das serras, largando o mar. E ficou roncando, dois mil metros de altura, até o Ceará-Mirim, onde desceu, na diagonal que levaria às águas do Potenji. Vez por outra cruzávamos os carros de bois. O vale do Ceará-Mirim é manchado pelos canaviais e as chaminés dos bangüês e usinas furam. Foram assim aparecendo os carros, afundando o chão, como diria Olegário Marianno. Êles lá embaixo, lentos, rechinando, com o carreiro negro na mesa, aguilhada dormindo nos cambões. Nós, rompendo as nuvens. Contemporâneos". "Na geografia da circulação o carro de bois foi a inicial, a primeira velocidade. No ciclo do açúcar, reinou muito mais que o dono da Casa Grande. Seu lamento atravessou o janelório de tôdas as baronias, numa obstinação de presença indispensável. Caminhões, vagonetes, *decauvilles*, multiplicam os ataques às rodas imensas que se atolam, acabando as rodovias, parando os automóveis, desviando as caravanas domingueiras. Júlio César, antes de Nosso Senhor Jesus

Cristo nascer, ainda o viu, já velho e popular. Hoje, ronronando, perto do céu, os aviões o avistam, vivo, sereno, cantador..."

Sem dúvida, alguma coisa de venerável encerra o carro de bois para os brasileiros que, vivendo no presente, não fazem tábua rasa do passado: imaginando-o, vendo-o, ouvindo-lhe a cantiga dolente, contemplando-lhe a pesada e simples estrutura e o apeiramento da boiada mansa e resignada, tem-se a impressão de um velho e fiel companheiro de trabalho que, por quatro séculos, nos ajudou a dominar e granjear a terra que nos coube por sorte e que acompanhou prestadio e serviçal tôda a nossa evolução, todo o nosso peregrinar, tôda a nossa existência. E quantas evocações êle sugere do nosso passado, sem cujo respeito e amor não se pode viver tranqüilamente no presente nem pensar com fé, num futuro melhor!?

Em complemento e comprovação das considerações acima expendidas, aqui transcrevemos algumas das informações constantes do "Inquérito" que fizemos em todo o Brasil, uma de cujas perguntas versava sôbre o papel que o carro de bois havia desempenhado no desenvolvimento econômico e social da respectiva zona. O conhecimento pessoal de cada qual, restrito ao seu Estado, senão até ao seu município ou lugar, corroborará a pleno, e de fundamento, o que acima expusemos.

Se na Amazônia, dadas as condições geofísicas, a imensa planície, a função econômica e social do carro de bois se restringiu a algumas zonas distanciadas das correntes e dos lagos, do Maranhão para o Sul não se lhe pode negar a memoranda atuação.

Entre os depoimentos que recebemos do Ceará, vale referido o do venerando Mons. Fortunato Alves Linhares, de Sobral, que nos escreveu haver sido o referido carro veículo de todo o comércio, desde as praias dos "verdes mares" até os sertões do Cariri, continuando ainda hoje a prestar os mais assinalados serviços nas zonas sertanejas não cortadas pelas estradas de ferro ou de rodagem. Restringindo-se à zona de sua Sobral, a que chama uma "criação do carro de bois", escreve textualmente: "Antes de 1877, mais de 900 carros faziam o transporte de mercadorias do pôrto de Acaraú até esta cidade, centro de irradiação de todo o comércio do norte da Província". E o Dr. José Sabóia de Albuquerque diz-nos que, entre os préstimos do carro de bois no Ceará, não devem ser esquecidos os seus inestimáveis serviços nos anos calamitosos das sêcas que, de quando em quando, flagelam o Estado.

Do Rio Grande do Norte o testemunho é de Manuel Rodrigues de Melo, de cuja copiosa informação tantas vêzes nos valemos nas páginas dêste trabalho: "Entre o carro de bois e o comboio foi feita tôda a história da riqueza e da economia brasileiras, durante trezentos e tantos anos de trabalho. Chegou no Rio Grande do Norte com os primeiros colonizadores e, desde então, começou a ter grande importância comercial, econômica e social. Pois não serviu de carruagem, no século passado, para a nobreza rural? Não ia às festas de Natal e Ano Bom, enfeitado e bonito, carre-

gando as famílias sertanejas até começos dêste século? Não conduziu as bandas de músicas das cidades para os povoados do interior e vice-versa? O carro de bois não foi só um criador de riquezas. Foi mais. Função econômica, função social, função doméstica ou familiar, função guerreira e civilizadora, tudo isso deixamos provado nas páginas anteriores".

Ademar Vidal, ilustre sociólogo paraibano, acentua em suas claras informações que, "honestamente, quem quer que faça um estudo sôbre a vida econômica e social paraibana, jamais poderá esquecer a participação do carro de bois como decisiva, figurando em primeira linha e ostentando um poder de fixação que dispensa comentário. Êle não se pode separar da paisagem paraibana: veio com o colonizador, surgiu com o primeiro engenho à beira do Tibiri, identificou-se com a Casa Grande, servindo ao patriarcalismo tão acentuado na vida social de todo o Nordeste. Ninguém separará o carro de bois do quadro paraibano, sem agravar a verdade dos fatos enraizados na terra, tão desumana quanto querida por quantos experimentaram o segrêdo de seus estranhos sortilégios".

Gilberto Freyre, Mário Sette, Getúlio César, Ascenso Ferreira, Mário Melo e tantos outros pernambucanos de pensamento, sociólogos, historiadores e poetas, salientam, aqui ou ali, o relêvo social e econômico que teve o velho carro na civilização do grande e próspero Estado nordestino. São assim também os depoimentos de Sergipe e Bahia, do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

Uma só das informações municipais de São Paulo deixa entrever o que foi para o desenvolvimento do mais rico Estado da União o carro de bois: tal a que nos veio de Rio Prêto, assinada por Salvador Antônio Blota, Agente Municipal de Estatística. "Rio Prêto, antiga Capela de São José do Rio Prêto, achava-se situado em território de Jabuticabal. Em 1852 o venerando João Bernardino de Seixas Ribeiro construiu a primeira casa no local em que dias depois surgiu o arraial de São José do Rio Prêto. Luís Antônio da Silveira toma posse de todos os terrenos baldios e inabitados da região, concorrendo para o crescimento do povoado nascente. Nessa época as terras de Rio Prêto eram um sertão imenso, habitado por índios e animais ferozes, cortado por trilhos e picadas que atravessavam a mata virgem em grandes distâncias. Estendia-se a zona até as barrancas dos rios Grande e Paraná, além de grande extensão margeando o Tietê. São José do Rio Prêto foi ligado por estradas ruins a Jabuticabal, comércio mais próximo. Apareceu, então, como veículo o carro de bois que veio auxiliar as tropas já existentes nos transportes e comunicações. Começaram a transportar mercadorias e também passageiros que constantemente chegavam de todo São Paulo, de Minas Gerais, Mato Grosso e de outros Estados, atraídos pela fama da uberdade da região. Nesses primeiros anos cêrca de 30 carros de bois iam e vinham carregados de produtos, de gêneros e de gente, varando o sertão em direção a Minas e Mato Grosso. De Rio Prêto a Jabuticabal a viagem levava

trinta dias pelo mau estado dos caminhos. Joaquim Benedito, Francisco Teodoro, Joaquim José Custódio, Manuel Tomás, Manuel Carreiro, já falecidos, batalhadores incansáveis do progresso desta zona, eram os carreiros afamados que, saindo de Rio Prêto pelos caminhos que hoje são as ruas da Independência e Dr. Jorge Tibiriçá, seguiam pelos lugares que são hoje as cidades de Potirendaba, Ibirá, Catanduva, Palmares, Pirangi e Taiúva, alcançando, afinal, Jabuticabal. Em 1855 Rio Prêto foi elevado à categoria de Distrito Policial e em 1879 à de Distrito de Paz (Freguesia). A êsse tempo o número de carros de bois aumentava dia para dia, empregados nos serviços das fazendas, nos transportes da região, sobrelevando notar a sua função de conduzir colonos e famílias de novos proprietários que vinham aventurar a sorte, organizar fazendas e fazer grandes plantações de café, cereais, etc. A Lei n.º 294, de 19 de julho de 1894, criou o município de São José do Rio Prêto, emancipando-o de Jabuticabal. O progresso acentuou-se ràpidamente: outros veículos de tração animal foram aparecendo, mas ao carro de bois continuava a competir o escoamento das principais riquezas do município — café, arroz, feijão, milho e porcos em grande quantidade. Comarca em 1904, passou a denominar-se tão-só Rio Prêto em 1906. Aos 9 de maio de 1912 foi inaugurada a Estrada de Ferro Araraquara. Mesmo com a chegada desta ferrovia, os carros de bois continuaram a prestar relevantes serviços além da ponta dos trilhos: não os podiam dispensar os transportes para o sertão. Foi sòmente com o aparecimento, em 1925, dos veículos motorizados que começou a diminuir o número dos velhos e prestantes carros, hoje apenas existentes no interior das propriedades e nos caminhos estreitos do sertão. Contavam-se neste município, em 1943, dez carros de bois: é para notar-se, porém, que, com a falta de gasolina, em conseqüência da guerra, o seu número vai aumentando nas terras desta região".

Do Rio Grande do Sul, onde a carrêta de bois é contemporânea da fundação do Forte Jesus-Maria e José, pedra inicial de sua civilização, não há que distinguir referências: sente-se a sua importância no desenvolvimento do Continente de São Pedro através da reverência, respeito e saudade com que sempre a evocam os historiadores e sociólogos gaúchos, os seus romancistas e poetas, as gentes das cidades e dos campos.

Certamente, muito mais importante foi, e ainda o é, a influência do carro de bois na vida dos Estados Centrais — Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Daí, a unanimidade da informação que recebemos destas circunscrições territoriais do país, no realce do papel que para a sua evolução, subsistência e o seu sustento, representou o antiquado, mas benemérito, veículo.

Vítor de Carvalho Ramos recorda-lhe em períodos eloqüentes os serviços prestados ao antigo Sertão da Farinha Podre, hoje Triângulo Mineiro, onde ainda *caranguejam* os velhos carros cantadores, apesar de todos os progressos da próspera zona; Luís

AMARAL, referindo-se à zona do Alto Rio Doce, escreve: "O carro de bois e a tropa de burros foram até há pouco e ainda são principalmente — os únicos meios de transporte da região: a tropa nas viagens mais longas; o carro em tôda a vida econômica da fazenda, e entre a fazenda e sedes municipais e distritais. O carro de bois carregou das matas e das olarias todo o material com que se edificaram tôdas as cidades, vilas, arraiais e aldeias da região. Êle transformou em estradas os trilhos abertos nas matas. Os pioneiros abriram as picadas; o carro de bois fêz o resto. Aqui registro uma curiosa lembrança: em 1895 houve uma revolução em Virginópolis — então Nossa Senhora do Patrocínio de Guanhães; à disposição dos vencidos foram postos carros de bois para os conduzirem ao exílio nos municípios próximos..."



Tropa no interior de São Paulo.

De Goiás, entre outros, nos fala Benedito Rocha, ilustre funcionário da Prefeitura de Corumbá: "É vultosíssima a soma de serviços prestados aqui pelo carro de bois, quer na zona rural, quer na urbana, antes do ingresso dos veículos motorizados. O material de tôdas as casas, de tôdas as pontes, de todos os melhoramentos urbanos foi êle que transportou. O seu principal papel, porém, de origem social foi a comunicação que manteve entre o arraial, a vila e a cidade de Corumbá com as demais povoações da Província ou do Estado. Foi êle que trouxe de Uberaba e das estações que

a estrada de ferro ia plantando nos sertões, da ponta de linha como se dizia, tôdas as mercadorias importadas pelo município e quem levou para os mesmos destinos ou para a capital, então a cidade de Goiás, o açúcar, o arroz, o feijão, o fumo, o toucinho, o café e o trigo que então Corumbá exportava. E assim foi na largueza de todo o Goiás".

Não dissentem os informes de Mato Grosso. O Eng.º Carlos Martins Costa escreveu-nos: "O papel do carro de bois no desenvolvimento econômico e nas obras sociais de Mato Grosso é vastíssimo e só comparável ao das canoas e batelões que outrora, através dos nossos rios, trouxeram também enorme contribuição. A influência do carro de bois pode ser encarada sob os seguintes aspectos: *a*) contribuindo para o povoamento e favorecendo a fixação do homem ao solo pelo oferecimento de relativos recursos, morosa-



Tropa nos arredores de Ouro Prêto.

mente trazidos de longe, mas de modo seguro; *b*) na coadjuvação aos batelões, transportando cargas dos portos dos rios Vacaria, Anhandiú, Pardo, Ivinheima, Aquidauana, Coxim, Paraná, Paraguai, e outros para as sedes das fazendas e povoações, e mesmo transportando os próprios batelões através dos espigões, nos varadouros, ou passagens das águas da bacia do Paraná para as da bacia do Paraguai, como por exemplo no varadouro de Camapuã. Se bem que o povoamento das regiões do centro e do norte de Mato Grosso se realizasse quase exclusivamente pelas artérias fluviais, todavia o carro de bois foi sendo adotado e utilizado como veículo de transporte entre as margens fluviais e o interior. Antes da utilização do caminhão que é recente, a pecuária do sul de Mato Grosso estêve sempre na dependência dêste veículo, porquanto, não havendo sal natural no solo da região sulina, êste alimento imprescindível ao gado era trazido de longe, dos portos dos rios navegáveis ou estações das estradas de ferro, ou de suas proximidades, pelos carros de bois, exclusivamente. Nas indústrias extrativas do mate e da madeira, a utilidade do carro, principalmente na modalidade moderna da carrêta, tem sido relevantíssima. Ao tempo da guerra do Paraguai foi o transporte usado para levar às fôrças em guerra mantimentos e munições. Até que o suplante completamente o caminhão, o que não acontecerá tão cedo, o carro é aqui utilizado em escala crescente. No sertão, constitui, por dizê-lo, necessidade vital. É um poderoso braço do sertanejo na luta pela vida, um prolongamento seu que se estende por tôdas as partes".

O Dr. Lucílio de Medeiros, de Corumbá, afirma que 80% das atividades de transporte em sua região pertencem ao carro de bois, não só pelo alto preço com que chega lá a gasolina, mas também pelas chuvas que, na maior parte do ano, prejudicam os transportes em veículos motorizados. Corroborando esta opinião, o Dr. Gastão de Oliveira, fazendeiro na mesma região da Nhecolândia, diz: "Enquanto os séculos não vencerem o "alagadiço", é de prever-se que o primitivo e pesado veículo continue a carrear, sem pressa, mas com segurança e certeza, as mesmas riquezas que transformaram a fisionomia rústica da região, pondo em realce, em meio de tanto progresso da mais adiantada, da mais rica, da mais bem organizada zona pastoril de todo o Mato Grosso, a sua silhueta obsoleta".

Nem mais é preciso acrescentar: aqui fazemos ponto neste Capítulo.

CAPÍTULO VII

Os concorrentes do carro de bois. Áreas brasileiras em que não são usados

I

NÃO OBSTANTE ocupar o carro de bois lugar preeminente nos transportes rurais do Brasil, quase único nas duas primeiras centúrias, começou, desde a segunda metade do século XVIII, a experimentar a concorrência de outros meios de comunicação e de condução de produtos e mercadorias.

O seu primeiro e mais sério concorrente foi a tropa, ou seja uma récua ou caravana de animais de carga que leva objetos diversos de uns para outros lugares, chamada em algumas regiões do país — *comboios*. De feito, em algumas partes do Brasil, por várias razões, entre as quais ressaltam as de ordem topográfica, pela falta ou precariedade dos caminhos, reduzidos, não raro, a trilhos escabrosos na escarpa das serras, em vez do sistema de transportes em veículos de rodas, adotou-se o do dorso ou costa dos animais — cavalos, burros, mulas e jumentos. Até o próprio boi é transformado em animal cargueiro e de montaria no pantanal de Mato Grosso e na ilha de Marajó: é o chamado boi-cavalo, boi-de-sela.

Surgiram, no século XVIII, as famosas tropas, principalmente de muares — mais vigorosos, mais seguros, mais sóbrios que todos os outros animais de carga. Já PANDIÁ CALÓGERAS, no seu citado trabalho a respeito dos transportes do Brasil na primeira metade do século XIX, chamou a atenção para a importância dos cargueiros em certas zonas do país, reunidos em *tropas* e originando êsse tipo curioso de "mensageiro da civilização", que era o *tropeiro*. Calógeras não se forra a um grande entusiasmo ao aludir aos valiosos serviços prestados pelas *tropas* e pelos *tropeiros* ao Brasil, chegando a escrever: "Mesmo correndo o risco de pilhérias intuitivas, não há negar a imensa dívida do Brasil para com o burro, elemento

de prosperidade e de progresso de norte a sul do território. Mas onde a sua influência reinou, sem contraste, foi na região amorrada das serras do Mar, da Mantiqueira, das Vertentes, no Brasil do sul e do centro em suma".

Ainda hoje, em certas partes dos sertões brasileiros, ouve-se, de contínuo, o *cincerro da madrinha* das tropas, a badalar pelos caminhos, guiando a fieira dos *lotes* carregados de produtos da terra ou de mercadorias de importação.

Não há muito Manuel Rodrigues de Melo, do Rio Grande do Norte, nos escrevia de referência à competição entre o carro de bois e as tropas de eqüinos em zonas de sua província. "Tôda a imensa zona do interior do país tinha que ser batida a casco de burro e de cavalo ou a pata de boi. O carro teve até certa época da nossa evolução econômica preeminência sôbre os dois competidores. Na largueza e comprimento de sua mesa, duplicada pela altura dos fueiros, o carro de bois recolhia a carga de quinze ou vinte animais. Além disso as despesas com o carro eram muito menores do que com as tropas — o comboio. Êste era, incontestàvelmente, mais ligeiro, mas as despesas derivantes de sua manutenção eram excessivamente maiores. O comboio, pela própria natureza de sua organização, exigia mais gente, maior número de cangalhas e arreios, mais trabalho com os animais, encarecendo, portanto, os fretes e conseqüentemente as mercadorias. O carro, não". Tratando Rodrigues de Melo especialmente da zona do Açu, ou Piranhas, escreveu: "Na região do Açu predominava o carro de bois. O comboio organizado e numeroso era típico da zona sertaneja. Nesta o burro mulo era a regra geral. Os carros recebiam as mercadorias no pôrto do Carão, município de Macau, transportando-as num raio de ação de dez a quinze léguas em derredor. Os comboios mais ágeis e leves, afeitos ao regime da pedra, característica da zona sertaneja, faziam o percurso entre a Várzea e o alto sertão".

Roberto Simonsen, na sua notável *História Econômica do Brasil,* acentua em vários trechos a importância das tropas nas comunicações do interior do Brasil, do meado do século XVIII em diante. No primeiro volume, tratando da indústria da mineração, sobretudo em Minas Gerais, escreve entre págs. 266 e 267: "As aglomerações de mineiros exigiam vultosos transportes de artigos para os seus consumos e instalações; na própria exploração das minas usava-se gado muar em abundância e o transporte de ouro, com sua comitiva de guardas, incrementava a sua utilidade. Acentuou-se, então, a vantagem do emprêgo das mulas, surgindo a figura do tropeiro que, durante dois séculos, exerceria relevante função nas ligações do nosso interior, onde até hoje, em vários lugares, é o elemento indispensável à manutenção das comunicações"[1].

(1) Faz sentir êste ilustrado historiador a oposição que, por volta do meado do século XVIII, moveram os criadores de cavalos da Bahia, Pernambuco, Piauí e Maranhão, contra a introdução de mulas e machos vindos da região platina, o que determinou pro-

Além das tropas ou comboios de cargueiros entravam a fazer concorrência aos carros de bois, desde o fim do século XVIII, vários tipos de carros, carroças e carruagens tirados por eqüinos e muares, mais leves e mais ligeiros, a pouco e pouco dotados de molas especiais, menos prejudiciais ao piso das ruas e vias públicas, mais cômodos também para os transportes nas cidades e povoações, não só de pessoas, mas também de mercadorias. Como conseqüência foram aparecendo as primeiras posturas municipais restritivas da entrada ou passagem dos velhos carros nas cidades, isto à medida das transformações materiais que lhes iam modificando a fisionomia. Não raro, proibia-se primeiro o chiar dos carros portas adentro dos centros urbanos, depois a travessia pelas ruas e logradouros públicos; às vêzes a proibição era total. Exemplos colhidos aqui e ali testificarão a assertiva. Entre as posturas da Câmara Municipal de Pôrto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, vigentes em 1831, encontram-se dois capítulos referentes ao carro de bois ou carrêtas: o de número 28 prescreve: "Todos os carros e carrêtas, que andarem ou estiverem parados nas ruas e praças da Cidade e Povoações do Têrmo, serão sempre guiados e vigiados por uma pessoa a pé, sob pena de pagarem os proprietários ou pessoas a cujo cargo estiverem treis mil-réis na primeira transgressão, e seis mil-réis na segunda e mais vêzes, pagando sempre o dano que ocasionar". O Capítulo 42, porém, estabelecia: "Proíbe-se que os cangueiros libertos ou escravos, e outros quaisquer carregadores dêem assovios ou façam vozerias, e qualquer outro motim nas ruas e praças da Cidade e Povoações do Têrmo; assim como os toques de tabuleiros, e igualmente o chiar dos carros ou carrêtas dentro da Cidade. Os que contravierem serão multados cada um em um mil-réis pela primeira vez, pela segunda em dois mil-réis e pela terceira e mais vêzes em quatro mil-réis..." De 1831, data dêsse código de posturas, até pelo menos 1843, os carros e carrêtas podiam trafegar nas ruas e praças de Pôrto Alegre, contanto que fôssem guiados e vigiados por uma pessoa a pé e não chiassem. Assim foi também em outras cidades litorâneas.

Noutras proíbe-se pura e simplesmente a travessia dos carros em tôdas as ruas ou em algumas, como é o caso que se registra em Bauru, progressista cidade do Oeste paulista: o art. 218 do seu código de posturas reza: "Fica proibida a passagem de carros de bois pelas ruas centrais da cidade, onde fôr feito o calçamento, salvo aquêles que substituírem o eixo móvel (por eixo fixo)". Neste caso a providência visa à conservação do piso das vias públicas, restringindo-se ao carro "cantador"[2].

vidências do govêrno português, como seja a da Carta Régia de 19 de junho de 1761, na qual se proibia o comércio dos referidos machos e mulas e o seu uso em transportes. Em 1764, porém, acudindo aos reclamos de outros povos do Brasil, outras Cartas Régias abrandaram tal rigorismo e até mandaram promover a criação de bêstas muares. É de tôda utilidade a leitura do seu livro de págs. 266 a 270 e os documentos transcritos de págs. 290 a 296 do 1.º volume.

(2) No capítulo referente ao "canto" do carro de bois voltaremos mais detidamente à proibição do seu chiado nos perímetros urbanos.

Assim o carro de bois foi e vai sendo a pouco e pouco relegado das cidades: nem a sua estrutura e composição são compatíveis com a vida e as necessidades das aglomerações humanas.

Em certas regiões do Brasil aparecem fazendo, não raro, concorrência ao carro de bois, o carro de carneiros ou bodes[3], aos quais nos referimos em outros passos dêste livro[4].

Além de serem tais carros, de regra um carro de bois de menores proporções, às vêzes utilizados para fins recreativos, já como típicos brinquedos dos filhos de senhores de engenho, como acontece no leste e nordeste do país, já aplicados à diversão de crianças em várias de nossas estações balneárias e cidades de veraneio, constituem em algumas zonas meios comuns de transporte de utilidades e produtos.

Assim, por exemplo, encontramo-lo prestando tais serviços na Bahia, em Sergipe, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, etc.: as gravuras comprovam-no de sobejo.

Não foram, porém, tão-só, as tropas e os veículos puxados por cavalares e muares, carneiros e bodes, os concorrentes únicos que apareceram em frente aos carros de bois.

O século XIX testemunharia, de início, o advento da era mecânica que revolucionou as comunicações na superfície do planêta.

Surgiram as estradas de ferro, a primeira das quais, no Brasil, foi aberta ao tráfico em 1854 (Estrada de Ferro Mauá). O vapor de terra, na frase sugestiva do caipira, pôs têrmo ao longo de suas linhas, aos transportes em carros de bois.

Bem é de ver que a locomotiva a vapor não eliminou totalmente os velhos meios de comunicação, não só pela escassa extensão das rêdes ferroviárias, mas também porque os carros e as tropas continuaram e continuam a conduzir para as estações terminais ou marginais os produtos agrícolas das proximidades, abastecendo, por dizê-lo, os seus vagões.

A concorrência vitoriosa da estrada de ferro se fêz sentir até nos espaços limitados da cultura canavieira, na qual, por tantos janeiros, o carro de bois dominou quase exclusivamente. De feito, a transformação dos velhos engenhos (bangüês) nas modernas *usinas,* poderosas e aperfeiçoadas fábricas de açúcar, determinou sensível diminuição do emprêgo do carro como veículo de transporte das canas para as moendas. As necessidades do consumo da matéria-prima obrigaram os industriais a estender, sôbre os amplos terrenos em que se faz o cultivo da preciosa gramínea, dezenas e dezenas de quilômetros de ferrovias, pelas quais se escoam as canas para as fábricas.

Não bastariam jamais ao consumo de suas gigantescas moendas as carradas de canas puxadas por bois. Mesmo aí, porém, as

(3) O costume de atrelar aos carros animais de pequeno porte não é exclusivo do Brasil: já na Roma antiga o *plostellum* era tirado por cabras (ANTHONY RICH. *Dict.*); em alguns países (Canadá, Terra Nova, Holanda, Açôres, etc.) atrelam cães que prestam reais serviços, atestando-o várias gravuras que possuímos em nosso documentário.

(4) Vêde Capítulos Primeiro da Terceira (em nota) e da Quinta Partes.



Carros puxados por bodes em São Lourenço (Minas Gerais).
(Foto do Dr. Américo de Faria, 1944).



Carro de carneiros na Fazenda São Bento, Município do Rio Real (Bahia) 1943.
Vê-se a bela postura da junta do coice(5).

(5) Como acontece com os bois, os carneiros de carro têm os seus nomes especiais: assim, nesta fotografia, a junta do coice é composta de Manganês e Magnésio; a do meio de Cigano e Americano; a da dianteira de Trovador e Humaitá.



Carro de carneiros em Bragança — São Paulo.
(Foto publicada no *Boletim da União Pan-Americana*, vol. II, 1912 — Pág. 299).



Carro de carneiros no sul de Goiás, empregado em transportes locais.
(Obséquio da "Fundação Brasil Central").

estradas de ferro não baniram de todo o velho e prestimoso carro: seja o carro "cantador", seja o modificado no sentido de maior capacidade e adaptação às novas estradas, continuam a servir nas variadas tarefas das *usinas*, consoante o unânime depoimento dos observadores e dos próprios usineiros.

De um dêstes, ouvimos as seguintes palavras: "Não podemos dispensar os serviços dos carros de bois, por isso que êles vão buscar as canas em lugares inacessíveis a quaisquer outros veículos, conduzindo-as para a margem da estrada de ferro ou de rodagem, onde são reembarcadas rumo à usina". Não é raro também que os próprios carros de bois levem as canas à esteira das moendas: certa feita, em excursão que fizemos à planície campista, onde se levanta um magnífico parque industrial do açúcar, visitando a Usina Queimado, vimos chegando ao pé das suas moendas vários carros puxados por juntas de bois e carregados de canas, depois de passarem pela balança de pesagem.

Alfredo N. Neves, em sugestivo artigo sôbre a evolução das comunicações através do tempo, escreve com a maior propriedade: "A rêde das comunicações mundiais apresenta malhas cada vez mais estreitas. Categorias de mercadorias sempre novas moviam-se sôbre as suas ramificações, enquanto o tráfico de passageiros aumentava incessantemente. É natural que esta malha intrincada conservasse como parte integrante de si mesma a precária rêde antiga do trânsito universal. Os trilhos estendidos pelos ferrocarris no interior dos continentes desembocam ainda hoje em regiões nas quais ainda se empregam meios de locomoção que, comparados com os ferrocarris, aparecem bastante antiquados, sem que, porém, seja impossível desconhecer a importância e a utilidade de tais carros tirados por bois, caravanas de camelos ou tropas de mulas e lhamas para o intercâmbio regional dessas zonas. Neste sentido, a rêde mundial de comunicações continua ìntimamente ligada em suas malhas exteriores com um passado que a precedeu e que foi condição para o seu aperfeiçoamento"[6].

Novo e profundo golpe ia sofrer o carro de bois com a motorização. Surgiram os automóveis e os caminhões que, sem dúvida, diminuíram em todo o território nacional o uso do pesado veículo, sobretudo em transportes a grandes distâncias, desterrando-o para o âmbito das propriedades rurais: na luta entre a celeridade e a morosidade, símbolos dos dois veículos, não era de esperar outro resultado.

Vale, entretanto, ponderar que nem sempre o transporte automóvel é o mais econômico e o possível em certas regiões do Brasil: além de seu alto preço de custo, de manutenção e de serviço, os veículos motorizados dependem de boas e próprias estradas e estas, além de caras, ainda são poucas em relação à extensão territorial do país.

(6) In *Revista Geográfica Americana* — Buenos Aires — Fevereiro, 1939. N.º 65, pág. 128.

Agora mesmo, no interior, se há registrado a volta ao serviço do carro de bois que se substituíra pelo caminhão: resultado das contingências da guerra presente. O racionamento da gasolina e do óleo combustível causou grandes transtornos nos transportes do sertão já servido pelos veículos de motor de explosão. Recebemos várias informações de Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e outros Estados noticiando a sensível diminuição do tráfego de automóveis e caminhões e a volta ao serviço dos carros tirados por animais. Essa perturbação não durará muito e a verdade é que os carros de bois vão dia a dia perdendo terreno na formidável concorrência que experimentam: os espaços de seu trânsito restringem-se à medida que o avassalador progresso da técnica e da motorização penetra o *hinterland*.

Convenhamos, porém, que, no Brasil, não desaparecerão tão cedo: nos serviços internos das propriedades rurais nenhum veículo se lhes avantaja; os pequenos e médios proprietários nunca jamais os dispensarão; as realidades do Brasil sertanejo, isto é, do Brasil maior, exigirão por dezenas e dezenas de anos a sua segura e prestante colaboração no setor dos transportes rurais.

Foi isso que nos disseram vários fazendeiros de todos os quadrantes do Brasil nas fôlhas do "Inquérito" que fizemos a respeito. Aqui nos desvanecemos em reproduzir as palavras que nos escreveu o honrado ex-Presidente do Rio Grande do Sul, Dr. A. A. Borges de Medeiros, relativamente ao assunto: "Aqui a carrêta subsiste como o principal meio de transporte dos produtos agrícolas e pecuários, que se destinam às estações ferroviárias e portos fluviais. Em vez de concorrente ela serve, por conseguinte, como prestimosa coletora da estrada de ferro. Os seus fretes são os mais baratos, e o seu aparelhamento não demanda avultado capital. Os caminhões não podem ainda excluir as carrêtas, não só pelo seu número reduzido, mas também pelos altos fretes que exigem. A carrêta é ainda necessária em todos os estabelecimentos rurais, não só para as colheitas, mas também e principalmente para o transporte de lenhas e outras madeiras".

II

Na imensa extensão territorial do nosso país há que notar certas áreas em que não são usados os carros de bois: aqui pela ausência de povoamento intensivo, como sejam o norte de Mato Grosso, tratos de Goiás, etc.; ali pela só possibilidade de emprêgo dos transportes sôbre o dorso de animais cargueiros; além por haverem sido substituídos por outros veículos de motor animal — eqüinos e muares.

Dentre estas últimas citaremos em primeiro lugar a região chamada colonial do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do

Sul. Verifica-se em tais zonas o quase desaparecimento do carro de bois pela interferência de outros veículos rurais trazidos pelas correntes imigratórias germânicas e eslavas. À medida que se intensificava nas regiões temperadas do sul do Brasil a colonização alemã e polonesa, foi-se processando a substituição do carro puxado por bois por carroças tiradas por cavalares e muares. O fato já foi registrado por estudiosos dos novos usos e costumes. De referência ao Paraná, entre outros, CAIO PRADO JÚNIOR, em interessante contribuição para o estudo das influências étnicas nesse Estado (*Geografia* — Ano I — 1935, N.º 2 — pág. 214), tratando do planalto de Curitiba, entre a serra do Mar e a Serrinha, escreveu: "No material de transporte empregado na região aparecem também influ-



Carro de bois usado no Paraná.

ências étnicas da recente colonização européia. Os carros usados são quase todos de quatro rodas, e são cobertos por um tôldo achatado de influência nìtidamente eslava. Como se sabe o tipo comum de viatura em todo o Brasil — e que é o tipo português — é o de duas rodas. Aquêle fato só pode ser atribuído à influência da colonização polonesa. Quanto ao arreio, usa-se como no resto do Brasil, sòmente a coalheira, que substitui nas viaturas do Paraná o arco que liga os varais e que é um traço característico do arreio do tiro eslavo. Perguntando a um polonês (aliás nascido no Brasil, e falando mal o português), porque tinha abandonado a técnica eslava,

para adotar o tipo de arreio corrente no país, êle respondeu que o fazia para estar de acôrdo e não porque reconhecesse vantagens nesse sistema; pelo contrário. A evolução não se explica ùnicamente por motivos utilitários mas por uma absorção étnica do meio".

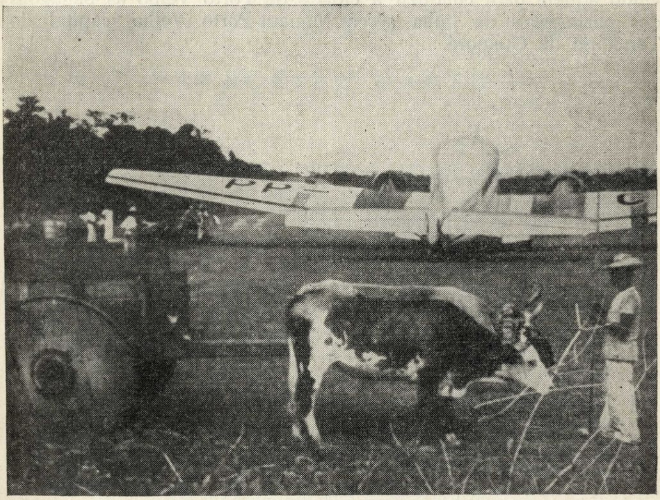
Romário Martins, probo investigador dos fastos paranaenses, em carta de 23 de fevereiro de 1943, escreveu-nos os seguintes períodos: "O carro de bois, que tão reais serviços prestou ao Brasil, no Paraná, continua em uso sòmente no serviço interno das fazendas, principalmente nas de propriedade de mineiros, paulistas e seus imediatos descendentes. Para os longos percursos, nas estradas gerais, já não é usado, tendo sido suplantado pelo autocaminhão e pelos carroções de russos, puxados por seis e mais parelhas de cavalos. Nas estradas que de Guarapuava vão ter a Lapa e a Ponta Grossa, êstes carroções são ainda empregados no transporte de mercadorias, muito principalmente de erva-mate cancheada. A respeito da substituição do boi pelo cavalo, no tiro dos carros, feita pelos colonos alemães e eslavos, êstes principalmente, contou-me certa vez o Senador Generoso Marques que, com o aparecimento dos alemães localizados em tôrno de Curitiba, foi que o cavalo passou a substituir o boi na tração dos carroções, e que isso fôra motivo para o natural do país ridicularizar o estrangeiro, dizendo: Onde já se viu cavalo puxar carroça?"

Quanto a Santa Catarina, Vítor Peluso Júnior, engenheiro do Serviço Geográfico do Estado, que já o percorreu em todos os sentidos no desempenho de suas tarefas, informou-nos, em 7 de abril de 1943, que o carro de bois é ausente em certos núcleos de colonização alemã. Eis alguns trechos de sua interessante missiva: "Nessas regiões tenho observado que o carro de bois é largamente difundido entre as populações de origem portuguêsa, tanto do litoral como do planalto. No planalto o seu uso é quase exclusivamente limitado ao transporte de lenha. As populações de origem italiana usam largamente o carro de bois e bem assim as de origem alemã que sempre mantiveram contato com os brasileiros. Não assim as que provêm de núcleos germânicos que se mantiveram por muito tempo isolados, como Blumenau: aí não se usa o carro de bois. Mesmo para os transportes das lavouras preferem carroças puxadas por cavalos".

Vejamos agora a chamada zona colonial do Rio Grande do Sul. Percorremo-la em grande parte, em 1939, e nunca tivemos ensejo de avistar um carro tirado por bovinos: os únicos veículos que encontramos nas estradas ou que vimos nas povoações, foram as chamadas *carroças coloniais*, de regra com quatro rodas, puxadas por grupos de quatro a doze cavalos ou mulas[7].

(7) Entretanto, EMÍLIO WILLEMS, em seu livro *Assimilação e Populações Marginais do Brasil* (Vol. 186 da "Brasiliana"), diz à pág. 68: "Nas zonas de colonização germânica que possuem apenas picadas, usa-se o carro de bois, veículo integralmente aceito do caboclo". E o Eng.º João Protásio Pereira da Costa, em informação que nos enviou, disse que na zona colonial há carroças de quatro rodas puxadas por bois.

Informa o já citado "Inquérito" do Ministério da Agricultura, referente aos anos de 1921-1923, que os "veículos que transitam nas estradas do Rio Grande do Sul obedecem a tipos regionais dependentes quase sempre das condições econômicas de cada localidade. O carro primitivo de rodas fixas no eixo giratório, e com capacidade para cêrca de 500 quilos, tirado por uma ou duas parelhas de bois, vai-se tornando raro, porém é ainda empregado com relativa freqüência, sobretudo no nordeste do Estado. Pesados carroções, sem molas, carregando de 150 a 200 arrôbas, tirados por 7 a 9 muares, montado o último da esquerda pelo guia, são usados nas estradas gerais de maioria dos municípios colonizados. Algumas vêzes os muares são substituídos por eqüinos ou bovinos. Carroças



Em Pôrto Velho, Território do Guaporé (atual Rondônia). — Não cora o avião de ombrear-se com o carro de bois.

de quatro rodas, leves e de capacidade para 60 a 80 arrôbas, são muito usadas pelos colonos alemães, que as preferem, não só pelo fato de permitirem maior velocidade, puxadas que são por quatro cavalos bem tratados e bons trotadores, mas também por danificarem menos as estradas. Em tôda a região situada ao sul do rio Camaquã e fronteiras do Uruguai e da Argentina os veículos são semelhantes aos de uso mais generalizado nessas repúblicas, empregando o jugo de conjuntas. Carros de bois com capacidade para 100 arrôbas e tirados por cinco juntas são encontrados morosamen-

te trilhando ao lado das carroças e carroções mais velozes, com ou sem molas, a muares ou eqüinos.

Destarte, desterrados das grandes cidades do país, impróprios para alguns terrenos, substituídos, mercê de influências estrangeiras, por outros veículos de motor animal, sofrendo cada vez mais a concorrência da mecanização e motorização, os velhos carros de bois são ausentes em algumas extensões do território nacional.

Entretanto, a gravura que encerra êste Capítulo é um flagrante que merece consideração. Especialmente tirada para ilustração dêste volume, graças ao espírito de cooperação do ilustre professor amazonense Mário Ipiranga Monteiro, nela se defrontam os dois extremos dos veículos de transporte — o primitivo e o atual, servindo aquêle para conduzir à cidade de Pôrto Velho as bagagens dos passageiros da linha aérea Manaus-Pôrto Velho, capital do Território de Guaporé.

TERCEIRA PARTE

O veículo: seus acessórios e o seu tipo

CAPÍTULO I

Veículos tirados por bois no Brasil: ensaio de classificação

Como vimos nos capítulos anteriores o primeiro veículo introduzido no Brasil, desde o início da colonização, foi o carro romano-português de duas rodas cheias, unidas por um eixo de madeira, sôbre o qual se colocava um estrado ou mesa para o arranjo da carga, prolongando-o na dianteira um varal ou cabeçalho a que se atrelavam a junta ou juntas de bois.

Seus característicos dominantes eram: rodas maciças, eixo móvel de madeira, mesa retangular de chedas e cabeçalho, com chumaços e cocões para abraçar de um e outro lado os moentes ou empolgueiras do eixo e, finalmente, o rechino, chiado ou canto que emitia ao rodar o conjunto.

Êste carro, tirado por bois, que se diz "gemedor" ou "cantador" e que os espanhóis denominam "carro cantante" ou "carro chillon" (F. Aranzadi), foi o único usado no Brasil colonial, continuando até hoje, com os seus mais típicos caracteres de primitividade, a rodar nos caminhos do sertão, integrando-se-lhe na paisagem a que dá vida, sonoridade e benefício.

Ao tempo da colônia quase não lhe fizeram modificações: variaram apenas a estrutura das rodas e a configuração da mesa. Aquelas eram a princípio inteiriças, feitas a um só golpe de serra nos troncos das árvores, aproveitando-lhes a natural circunferência, abrindo-se-lhes grandes furos elípticos, ovais ou redondos, para diminuição do pêso; com o rareamento dos grandes madeiros nas matas do litoral foram substituídas pelas que, sendo também cheias, se compõem de três ou mais peças de madeira ajustadas entre si por peças embutidas e por um aro de ferro que as cinta, reforça e conserva.

Quanto à mesa ou leito, a princípio simplesmente retangular, foi apresentando, no correr dos anos, feitios diferentes, sobretudo na

sua porção dianteira, ora alongada, ora arredondada ou ao jeito do tampo de uma viola.

Entretanto, desde o início do século XIX, técnicos e lavradores, verificando certas desvantagens do veículo, começaram a propor modificações mais radicais.

Em 1839, C. A. Taunay, em seu *Manual do Agricultor Brasileiro,* escrevia à pág. 24: "Logo que os caminhos estiverem prontos, deve o fazendeiro reformar os carros de eixo movediço, bons só para vencer os atoleiros das terras alagadiças e pântanos, e as passagens, ou para melhor dizer, precipícios dos morros que, no Brasil, servem de comunicação. Em tais caminhos qualquer outro carro não aturaria. Mas como uma só junta de bois em carro leve, de eixo fixo e rodas movediças, pode transportar uma porção de produtos igual à que transportam duas ou três juntas em um dêstes carros pesadíssimos, a imensa vantagem que resulta de semelhante substituição salta à vista de todos". Não foi, porém, de logo, aceito o alvitre do técnico.

Muitos anos depois, em 1875, João José Carneiro da Silva, fazendeiro em Quissamã, na então Província do Rio de Janeiro, escrevia em seu livro *Estudos Agrícolas*: "O carro de duas rodas, usado no Rio de Janeiro, acha-se muito modificado por iniciativa do Barão de Araruama, fazendeiro da Mandiquera. Essas modificações dizem respeito às rodas e ao eixo. As rodas eram inteiriças e os eixos eram de pau. Os carros usados em Quissamã (1873) têm as rodas de raio e o eixo de ferro e gira nos cubos das rodas, ao contrário dos eixos de pau que são fixos às rodas. Os carros assim melhorados são mais leves e melhores para serem empregados em terrenos rudes. Os antigos carros são tirados por três juntas de bois, os novos, carregando o mesmo pêso, podem sê-lo vantajosamente por duas. Êstes carregam cem arrôbas de cana ou duas caixas de açúcar ou duas pipas de aguardente. As rodas dêsses carros com o eixo de ferro e mais ferragens custam 150$000 na oficina do Sr. Lehman, em Campos. O mais faz-se nas fazendas".

Foi por essa época que principiaram a aparecer os carros de rodas radiadas e eixo fixo. Novas alterações foram sendo propostas, entre as quais merece registro a referida pelo Eng.º Filúvio de Cerqueira Rodrigues em uma conferência pronunciada no Automóvel Club do Rio de Janeiro, em 22 de novembro de 1933, ou seja a de uma patente fluminense conseguida pelo Sr. H. Duprat, de Cordeiro (Rio de Janeiro), que deu ao carro de bois foros de civilizado, com um eixo fixo, rodas radiadas e até um freio originalíssimo, acionado pelo próprio boi.

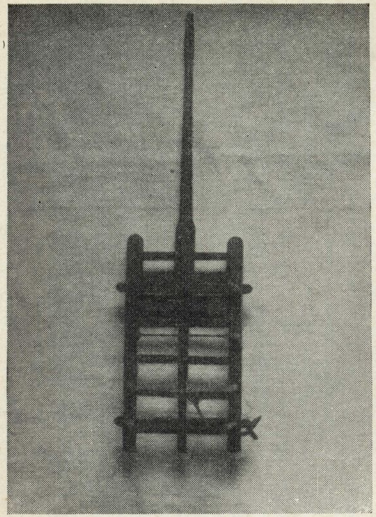
Surgiram também, em várias regiões do Brasil, tentativas para a adoção de carros de bois de quatro rodas, como sejam, entre outros, os recomendados por João José Carneiro da Silva, no Rio de Janeiro, e pela Escola Superior de Agricultura São Bento, em Pernambuco. O primeiro, em seu livro citado, diz: "Fizemos construir em nossa fazenda um carro de quatro rodas, segundo um



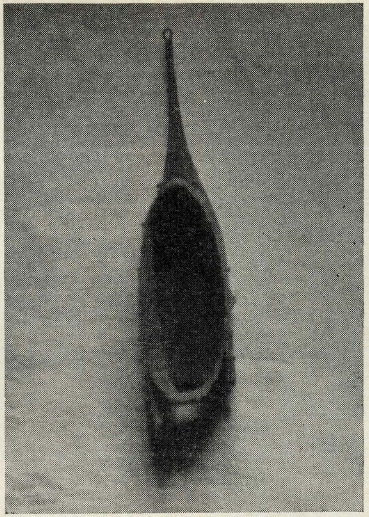
Carro cantador — Jandaíra (Bahia).



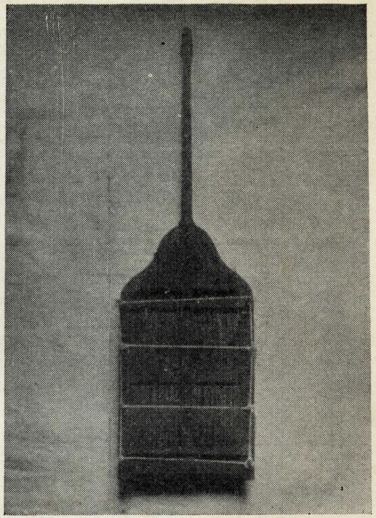
Carro silencioso (carrêta) — Rio Grande do Sul.



Tipo de mesa retangular.



Tipo de mesa afilada na dianteira.



Tipo de mesa de tamborete.

modêlo loreno. Para lugares ondulados, como em nossa fazenda, êsses carros de quatro rodas devem ser munidos de um tamanco para moderar-lhes a carreira nas ladeiras. Nesses carros os bois não agüentam pêso algum: são apenas animais de tiro. Temos empregado na puxada de palha, feijão, milho e estamos satisfeitos com os resultados". Quanto ao tipo da Escola de Pernambuco é para ler-se o artigo que o agrônomo JOSÉ GUSMÃO escreveu sob o título — "O carro de bois moderno" na revista *Nordeste Rural* (Pernambuco — maio a julho de 1928)[1].

O estudo dos veículos tirados por bois no Brasil mostra que, com o tempo, com a experiência dos lavradores, com os conselhos dos técnicos e até por influências estrangeiras, foram surgindo, aqui e ali, tipos diferentes de carros rurais puxados por bovinos. Essa diferenciação havia de influir na sua própria nomenclatura. Em vez do único nome de carro de bois que secularmente o individualizou, aparecem hoje as designações de *carrêta, carretão, cambona, carroça, carroção,* etc. Digno de nota é que êstes nomes, não raro, apelidam veículos diferentes nesta ou naquela zona, como faremos registro páginas adiante.

Ainda mais: na mesma categoria dos carros de bois ou *boeiros,* como se dizem em Portugal, aparecem vários tipos, distintos entre si por certas peculiaridades regionais de construção, de apeiragem, de aspecto em suma, os quais se crismam pelos nomes das terras em que tiveram origem ou mais se usam, como sejam os carros do tipo mineiro, do tipo paulista, do tipo nordestino, etc. Tal e qual em Portugal onde se distinguem os carros de bois saloio, ribatejano, beirense, minhoto e quantos mais[2].

*

* *

Isto assente, considerando as formas diferentes pelas quais se nos apresentam os carros tirados por bovinos nas várias regiões do Brasil, atendendo às modificações introduzidas no carro primitivo, levando em linha de conta a nomenclatura adotada nesta ou naquela zona, tendo ainda em vista os seus característicos essenciais, podemos tentar a classificação dêstes veículos, abrangendo os vários aspectos de sua estrutura.

Parece-nos que o modo de ser que mais diferencia os carros de bois do Brasil, além do grande interêsse etnográfico e folclórico que encerra, é a presença ou ausência do canto ou cantiga. Daí a sua primeira classificação em dois grupos:

a) carros que cantam;
b) carros que não cantam.

(1) Êste artigo vai transcrito no capítulo seguinte.
(2) Vêde capítulo IV da Primeira Parte.

Os primeiros, os cantadores (cantadoiros, como dizem os portuguêses) são assim chamados porque emitem continuamente um sonido de notas alternativas; são os carros de bois típicos, que desde os nossos primórdios vibram os seus rechinos no âmago das nossas terras; são os velhos carros de rodas maciças, de cubo prismático, conjugadas por um eixo de madeira, formando o conjunto denominado *rodeiro* ou *rodeiros*. Os segundos são os que não cantam, dir-se-iam os "silenciosos", produtos de modificações que a experiência e a técnica têm introduzido no leito e na rodagem; são os carros de rodas de raios e de cubo cilíndrico, independentes, de eixo de ferro ou de madeira fixo à mesa; são, enfim, os carros modernos, menos poéticos, menos coloridos do passado, certo, porém mais práticos e talvez mais úteis.

A outras luzes, podemos classificar os carros puxados por bois no Brasil: consideremo-las.

Quanto ao formato da *mesa* ou *leito*, os carros podem ser grupados em três categorias:

a) carros de mesa retangular ou quadrangular, de chedas retilíneas, modêlo êste encontradiço em quase todo o país;
b) carros de mesa afilada na dianteira, de chedas arqueadas em ogiva, predominantes em Minas Gerais e zonas de sua influência;
c) carros de mesa em proa triangular, arredondada ou ainda em forma de tampo de viola, de chedas encurvadas na frente para a armação do *tamborete*, *mesinha*, *almofada* ou *palmatória*, prolongamento do leito, onde, sentado ou de pé, dirige o carreiro a sua boiada[3].

Quanto à rodagem os carros de bois do Brasil podem ser classificados pelo número de rodas, pela sua estrutura e pelo eixo que as conjuga. Do primeiro ponto de vista, se dividem em:

a) carros de duas rodas, os mais comuns e numerosos;
b) carros de quatro rodas, muito menos usados, de várias denominações, segundo as regiões.

Do segundo, podem ser classificados em:

a) carros de rodas maciças, plenas ou cheias, que podem ser *inteiriças* (hoje raras), isto é, feitas de um só tronco de árvore, cuja ampla circunferência permite a sua modelagem, ou *compactas*, como é hoje geral, isto é, formadas de várias

(3) Em certas zonas de São Paulo dividem as mesas dos carros em dois tipos: mesas quadradas e mesas de volta; estas são as que denominamos em quilha ou em proa. No Recôncavo da Bahia, segundo informação do proprietário do engenho São Gonçalo do Poço (Santo Amaro), os carros se distinguem em carros de mesa aberta e de mesa fechada: os primeiros ditos carros abertos são os que têm a mesma largura na dianteira e na traseira e os chamados carros fechados são os que têm o recavém mais largo (5 palmos) do que a frente onde fica a almofada do carreiro (3 palmos).

peças de madeira que se justapõem, unidas entre si por outras perpendiculares embutidas, cintando-as ainda um aro de ferro;

b) carros de rodas radiadas ou carros de raios, como dizem os sertanejos.

Do terceiro, êles podem ser:

a) carros de eixo móvel, de madeira;
b) carros de eixo fixo à *mesa*, de madeira ou de ferro.

Quanto ao tiro, ou seja quanto ao número de animais que puxam os carros, há no Brasil:

a) carros puxados por um só boi, chamados geralmente *carroças;*
b) carros puxados por dois bois, formando o que se chama uma junta, parelha ou singel[4];
c) carros puxados por quatro ou mais bois, formando duas, três, quatro e mais juntas[5].

Quanto à serventia em relação aos transportes a que são destinados, os carros podem ser:

a) carros de transporte de produtos e mercadorias, abertos ou não, com ou sem taipais, com tolda ou sem tolda;
b) carros de transporte de pessoas (as carretilhas da campanha gaúcha), hoje quase desaparecidos.

Celso Mariz, sociólogo e historiador paraibano, em belo artigo publicado na *A União* de João Pessoa (Ed. de 27-XII-1941), divide os carros de bois da sua terra do tipo cantador em duas categorias sociais: grandes ou pequenos, carros de bois de ricos e carros de bois de pobres; os primeiros, bem aparelhados, ferrados, tirados por juntas escolhidas, selecionadas; os segundos, em geral menores, sem esmeros na construção, de equipamento inferior, que conduzem "vara à faxina, mandioca à farinhada, jerimus ao terreiro das classes médias". Não é para desprezar a sugestão do ilustre escritor: de feito, em quase tôdas as regiões do Brasil se notam sensíveis diferenças entre os carros dos grandes fazendeiros e os de certos indivíduos que tiram o sustento de suas famílias do manejo de um ou mais carros, trabalhando a frete. Os primeiros se distinguem pelo tamanho, pela fortaleza, decorrentes das madeiras de lei de suas partes constitutivas, pelo arreamento completo e esmerado, pelo tiro, enfim, composto de animais vigorosos, *empa-*

(4) Os carros tirados por uma só junta são denominados, em Portugal, *bigas*.
(5) Há de notar que, em quase todo o Brasil, costumam atrelar a carros do mesmo tipo e feitio, apenas de menor tamanho, bezerros, carneiros e bodes, ora com finalidades recreativas, ora com intuitos econômicos, empregando-os em leves transportes. Sôbre êles falaremos depois. Assim também, segundo informação do Dr. Manuel Nunes Pereira, do Serviço Federal de Caça e Pesca, na ilha de Marajó costumam atrelar às carroças lá usadas o búfalo domesticado, o que constitui uma novidade.

relhados, raciados; os segundos são em geral de menores proporções, construídos de madeiras menos preciosas, tirados por juntas de menor porte e fôlego. Em minudente informação que nos mandou o Cel. Homero Cruz, de Boa Vista, à margem do rio Branco, no Território do mesmo nome, verificamos esta distinção: há, diz o informante, em Boa Vista os carros dos fazendeiros que custam mais de mil cruzeiros, inacessíveis, portanto, aos carreteiros de menores posses, os quais trabalham com um carro muito menor, de rodas inteiriças de uma madeira chamada muirarema, conjugadas por um eixo de marimari, com o estrado feito de darora. São êstes carros empregados principalmente no fornecimento de água aos habitantes da cidade. O mesmo se passa no sul de Mato Grosso, onde, segundo informação do ilustre Engenheiro Carlos Martins Costa, de Campo Grande, os fazendeiros ricos competem no capricho de seus carros, chegando ao paradoxo de possuírem carros de bois de luxo, ou sejam carros tirados por juntas semelhantes e escolhidas, de madeirame de essências valiosas na mesa e nas rodas, com partes enfeitadas de ranhuras feitas com plainas especiais, além do apuro dos arreios e acessórios.

° ° °

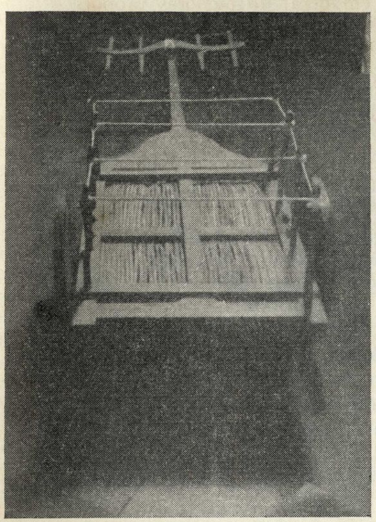
Tratando-se dos veículos tirados por bovinos no Brasil faz-se mister enumerar as suas várias espécies, de acôrdo com os caracteres externos, a sua estrutura geral, considerada também a sua nomenclatura. Quanto a esta a diversidade é tão grande que foge a qualquer sistematização, acontecendo, freqüentes vêzes, que o mesmo veículo toma nomes diferentes segundo as regiões, os Estados e até os municípios.

Na enumeração que se segue, procuramos, tanto quanto possível, indicar os tipos mais geralmente usados, fazendo-lhes a descrição no Capítulo imediato.

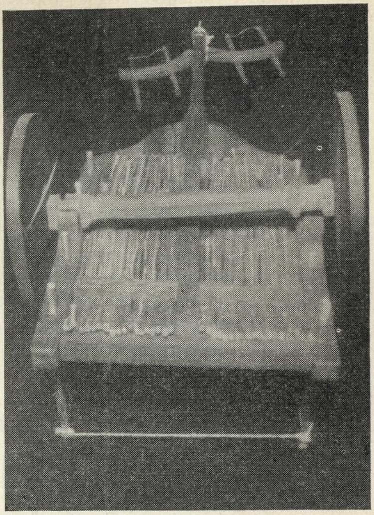
Os veículos puxados por bois no Brasil são:

a) *Carro de bois*, tipo antigo de chedas e cabeçalho, rodas maciças argoladas e eixo móvel de madeira; a sua venerável antigüidade faz que êste nome seja conservado em todo o país; vemo-lo, entretanto, denominado *carroção* (Guararema, São Paulo) e *carretão* (Serra Negra, no mesmo Estado);

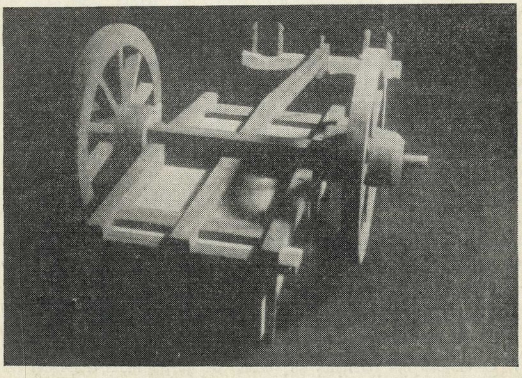
b) *Carro de bois de raio*, tipo modificado com *mesa* semelhante à do primeiro, mas com rodas radiadas, conjugadas por um eixo fixo à *mesa*. Êste carro, por dizê-lo moderno, é preferentemente usado pelas usinas de açúcar, tomando diferentes nomes, como sejam, *cambona* na planície campista, *carroça de bois* ou *carroça rural* em Sergipe, *carrêta* em alguns Estados;



Carro tipo antigo de eixo rolante.



O mesmo, vendo-se a inserção das empolgueiras do eixo entre os cocões.



Carrêta gaúcha — eixo de madeira fixo à mesa.

c) *Carrêta*, que é o nome dado ao carro de bois no Rio Grande do Sul, talvez por influência platina, quer se trate do carro de rodas maciças e eixo móvel de madeira (carrêta portuguêsa), quer do carro de rodas radiadas, hoje generalizado em todo o Estado. Por influência gaúcha assim também se chamam no sul de Mato Grosso os veículos tirados por bois[6].

d) *Carretilha*, espécie de carrêta usada outrora na campanha do Rio Grande do Sul, especialmente construída para a condução das famílias dos estancieiros;

e) *Carretão*, nome dado a dois veículos diferentes, sendo que um é o mesmo carro de bois modificado, de rodas de raios e eixo fixo de ferro e o outro é um carro adaptado ao transporte de madeiras pesadas e compridas[7];

f) *Carritelo*, também *carritela* ou *carretela*, tipo de carro pequeno usado em certas zonas de São Paùlo, não raro denominando no mesmo Estado um carro de quatro rodas.

g) *Carroça de bois, carroça rural* ou simplesmente *carroça*, designativos de vários tipos de carros modificados, de uso em várias regiões.

h) *Carroção*, nome pelo qual se designam em certos Estados carros de tiro especial, ora de duas, ora de quatro rodas de raios e eixo fixo[8].

* * *

A estas variantes de veículos tirados por bois, no Brasil, devemos acrescentar mais alguns tipos de destinação especial, como sejam os adequados a arrastar madeiras longas e pesadas, maquinarias volumosas e grandes blocos de pedra.

São veículos especialmente construídos, ora para o arrasto de compridas toras de madeira do interior das matas através das picadas (*arrastadores, arrastões, carreiros*), abertas por entre a sua luxuriante vegetação e também pelos caminhos comuns, ora para o transporte de caldeiras e ferragens muito grandes, ora para a carriagem de blocos de pedra das pedreiras para as construções e depósitos.

Podemos reduzi-los a três tipos principais: o *carretão*, a *alçaprima* e a *zorra*.

O *carretão*, ao qual já aludimos na letra *e* da enumeração anterior, consta de duas partes — o *rodado* e a *caixa*. O *rodado* é

(6) Em Portugal, no Algarve e em grande parte do Baixo Alentejo os carros boieiros são designados por *carrêtas* (Guilherme Felgueiras, *Gazeta das Aldeias* N.° 1886, de 9-1-1938).

(7) Ao carretão de tirar madeiras dos matos, de duas ou quatro rodas, chamam, no Estado do Paraná, sertão de Guarapuava — *carrêta*.

(8) Certo, não nos referimos ao veículo de quatro rodas, de igual nome, muito usado nas zonas coloniais do sul do país, que são tirados por muares ou cavalares. Tratamos apenas de carros puxados por bovinos.

formado por duas rodas maciças, de regra mais baixas que as do carro comum, ligadas por um eixo de madeira de grande resistência; a *caixa,* que substitui a *mesa,* compõe-se de duas guardas laterais de madeira (chedas), mais ou menos de 1,20 m de comprimento por 0,40 de largura, sôbre as quais se assenta, entre as espigas dos cocões, um grosso pranchão que as liga transversalmente e onde se emecha o cabeçalho, peça lavrada de quatro faces e quinas mortas, com 2 a 3 metros de comprimento. Nas guardas laterais abrem-se quatro furas para os *cocões* que prendem a *caixa* ao *rodado,* trabalhando nos moentes ou cavas do eixo. No pranchão transversal abrem-se dois furos verticais para embutimento dos fueiros (2) e dois furos no sentido horizontal, de um lado a outro para amarração da carga. É sôbre esta *caixa* que, por meio de cordas e correntes, se prendem as cabeças das toras (às vêzes de sessenta palmos) que, assim dispostas, são arrastadas pelas juntas de bois que se atrelam ao cabeçalho — bois robustos, traquejados, guiados por carreiros hábeis e práticos no mister. Do como se coloca a tora sôbre o carretão, escreveu-nos Vítor de Carvalho Ramos, do Triângulo Mineiro: "Encosta-se o carretão a uns dois ou três metros da tora, de modo que esta fique paralelamente à roda. Entre a tora e o carretão colocam-se dois espeques, dois roletes resistentes de madeira, indo do chão à prancha do veículo, entre um e outro lado da roda. Feito isso, retira-se a boiada do cabeçalho e coloca-se perpendicularmente à tora, do lado oposto da roda em que se firmam os espeques. Passa-se a corrente ou correia do cambão da junta do cabeçalho por cima do carretão, amarrando-se no lado oposto ao pé da tora. Tange-se então a boiada que deve caminhar na direção da ponta do eixo. A corrente ou corda de couro vai levantando a tora para cima do carretão, rolando-a sôbre os referidos espeques. Quando a cabeça da tora alcança a parte superior da prancha, onde se quer colocá-la, faz-se alto com a boiada, solta-se a corrente ou a corda da cabeça da tora. Esta é então amarrada sôbre a prancha, feito o que, atrelados os bois ao cabeçalho, passa a ser arrastada sôbre o solo para o lugar do destino".

Segundo informação do Sr. Vasco Coelho, de Piraí, no Paraná, conhecedor dos serviços da exploração florestal nesse Estado, os carretões quase nunca chegam ao local em que foi derrubada a árvore pelos chamados *toreiros;* daí as toras são arrastadas até o *estaleiro* (depósito de toras à margem de uma estrada) por meio de correntes que se prendem às toras e às cangas dos bois. Os carretões apanham-nas nesse local, conduzindo-as para as serrarias.

São preciosas as informações prestadas pelo Sr. Elói Vieira Lannes, do município de Itaperuna, no Rio de Janeiro, sôbre o carretão ali usado para puxar madeiras: "O carretão empregado para arrastar madeiras, pedras ou peças de ferro de grandes dimensões e grandes pesos, compõe-se de rodas como nos carros e de uma mesa chamada *croca,* cuja forma é uma peça de madeira forte de 0,45 m por 0,30 m, com 1,30 m de largura mais ou menos,

onde se apóia a tora, amarrada aí por um correntão chamado *atracadeira;* as chedas do carretão são peças de 0,20 m por 0,30 m, com 0,50 m ou 0,60 m de comprimento, sôbre as quais descansa a croca; tem os furos para os cocões que prendem o eixo; o cabeçalho do carretão tem 0,15 m por 0,15 m com 3 metros de comprimento e se encaixa na croca, levando na sua extremidade uma biqueira de ferro, onde se engata a corrente das juntas de tração"[9].

O nome carretão é generalizado no Brasil, do Amazonas ao Rio Grande do Sul, prestando reais serviços à indústria florestal do país.

A *alçaprima,* corrutela de *alçaprema,* é de uso exclusivo no sul de Mato Grosso. Como informou o Engenheiro Carlos Martins Costa, não é mais do que uma adaptação da carrêta ao transporte de toras de madeira. O *rodado* tem diâmetro muito maior que o da carrêta; as rodas são radiadas; o eixo é de ferro; a sua mesa quase se reduz ao cabeçalho. Geralmente, acrescenta o mesmo informante, compõe-se de três, quatro ou cinco peças ou vigas triangularmente dispostas, funcionando o cabeçalho como uma espécie de alavanca cujo ponto de apoio está no eixo. Segundo o Dr. Aral Moreira, a altura da *alçaprima* é de dois a dois metros e cinqüenta centímetros; cada roda tem 16 raios; o eixo é de ferro duplo; a buzina tem 14 polegadas de diâmetro, o cabeçalho tem 5 metros de comprimento.

A *zorra,* que o *Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguêsa* define como sendo "carro muito baixo, de quatro rodas, para transporte de grandes pesos; pedaço de tronco bifurcado, para arrastar pedras", é mais pròpriamente um veículo de arrasto para o transporte de madeiras pesadas no âmago das florestas, onde o carro ou carretão não poderiam penetrar. É simplesmente constituída por um conjunto de um tronco e dois galhos tortos de uma árvore escolhida, como seja a goiabeira do mato (Minas Gerais). Segundo explicação do Cel. Otávio C. do Amaral, do município de Inhapim (Minas), cada peça dêste conjunto tem que ser recurvada para cima e os dois galhos devem ter abertura suficiente para receber a cabeça da tora. Cada peça, ademais, não deve ter mais de um metro e cinqüenta centímetros de comprimento. A tora é amarrada com correntes aos dois galhos, e o tronco é prêso então à *tiradeira,* que é uma corrente que liga a *zorra* à canga dos bois do coice. Nas ladeiras íngremes costumam enrolar uma corrente no meio da tora, para evitar que ela deslize e atinja a boiada, causando grandes desastres. De outro lado, informam-nos de Sapucaia, Estado do Rio de Janeiro, que a *zorra* é ali empregada para transportar grandes pedras, compondo-se de uma forquilha tirada do tronco de uma árvore, forrada de pranchões de madeira, sôbre os quais se colocam os blocos de pedras. Esta forquilha é prêsa por uma corrente que a engata à canga da junta traseira.

(9) O nome croca para a caixa do carretão é também usado na zona de Ponte Nova, em Minas Gerais.

CAPÍTULO II

Descrição dos diferentes tipos de veículos tirados por bois no Brasil: peças componentes e serventias. Madeiras empregadas na sua construção. Dimensões, pêso e preço. Os carros de quatro rodas

No Capítulo anterior tentamos fazer a classificação dos carros puxados por bois no Brasil, atendendo a êste ou aquêle característico essencial — o canto, a mesa, as rodas, o eixo, o tiro, a serventia, até mesmo a sua categoria social, e fizemos a enumeração de tais veículos, dando-lhes em resumo os principais atributos. Do que foi dito já se pode perceber a multiplicidade de aspectos materiais que os carros de bois oferecem na amplitude da terra nacional: tamanho, forma, estrutura, tudo varia de região a região, sendo também diversos, como veremos em seu lugar, os acessórios e o equipamento.

No presente capítulo procuraremos fazer a descrição mais ou menos minuciosa dos diferentes tipos enumerados, servindo-nos, além das observações pessoais, das informações que nos chegaram de todo o país: as ilustrações que acompanham o texto esclarecerão, não raro, os modelos e particularidades regionais.

Neste estudo nos demoraremos principalmente na descrição do carro de bois típico — o "carro cantador", do "carro de raio" e da "carrêta" do Rio Grande do Sul e sul de Mato Grosso: os demais tipos não passam de variantes e modificações, assinalando-se tão-só os seus característicos particulares. Parágrafo especial é dedicado no fim dêste capítulo ao carro de quatro rodas, também tirado por bovinos.

O CARRO DE BOIS TÍPICO

a) *Descrição: a mesa e o rodeiro*

É o carro que canta, o carro antigo, o carro de bois pròpriamente dito.

Êste carro compõe-se estruturalmente em tôdas as regiões do Brasil de duas partes: a *mesa* e o *rodeiro* ou *rodado*. Ambas variam de molde segundo as zonas de seu uso.

A *mesa*, também chamada *leito, estrado* e *tabuleiro*, apresenta três formas diferentes: quadrangular ou retangular, em quilha, afunilando-se na porção anterior, e em proa mais ou menos arredondada, recordando às vêzes a forma do tampo da viola ou violão. Nos dois primeiros modelos a *mesa* consta de duas partes: o *estrado* ou o *quadro da mesa*, onde se dispõe a carga e o *cabeçalho*, ou melhor, a *lança do cabeçalho* onde se atrelam os bois para a tração; no último a *mesa* consta do *estrado* que recebe a carga, do *tamborete* ou *almofada*, onde fica de pé ou sentado o carreiro para tanger a boiada e manobrar o carro e do *cabeçalho* ou *varal*, aparelho de ligação e tração do carro.

Qualquer que seja, porém, o formato da mesa, a sua armação consta de várias peças articuladas entre si, denominadas *cabeçalho, chedas, chumaceiras* ou *chumaços, arreias* ou *cadeias, recavém, gastalhos, embonos, fueiros, cocões, assoalho* ou *envarado*, etc., etc.

O *cabeçalho* é a peça mestra do carro: é um tirante de madeira resistente, que corre de ponta a ponta do carro, isto é, do *recavém*, na traseira, até além da dianteira do quadro da *mesa*, centrando o seu travejamento: é a coluna vertebral do carro, na frase do ilustre etnógrafo português Luís Chaves. No Brasil, os sertanejos, conforme as zonas, corrompem o vocábulo em *cabeçal, cabeçario* e *cabeçaio;* noutras dão-lhe sinônimos — *cambão, varal* e *varão;* no município de Parintins, no Amazonas, dizem *toiço*, têrmo usado em Figueira da Foz e Viseu, em Portugal[1].

O *cabeçalho* pode ser dividido em duas partes: a que fica no centro do *estrado* e a que se projeta além dêste ou do *tamborete*, pròpriamente a *lança* ou *vara*, ora retilínea, ora ligeiramente curva, ora apontada. A lança, que deve ter de extensão um pouco mais que o comprimento de um boi, serve para o atrelamento da primeira junta por meio da canga, do tamoeiro e da chavelha. Para tanto abrem-se, na sua extremidade dianteira, um ou mais furos para a passagem de uma ou mais peças chamadas *chavelha, tôrno, orelha* e *pigarro*.

A *chavelha* (corrompida em *chaveia, chaveta, chaveiote, chaviote*) é uma peça de madeira com a forma de ângulo obtuso de cêrca de 150 a 160 graus que, atravessando de cima para baixo

(1) No *Vocabulário* apenso a êste livro, encontrará o leitor, além da significação de cada têrmo regional, a área de seu uso mais freqüente.

o primeiro furo do *cabeçalho*, serve para prender por meio do *tamoeiro* (corda em forma de anel, de couro cru trançado) a canga do coice ao mesmo cabeçalho.

A *chavelha da mesa*, como se diz, para distingui-la da dos *cambões*, fica mais ou menos a 25 centímetros aquém da ponta do *cabeçalho*: mede 35 a 38 centímetros de comprimento. A forma que se lhe exige é necessária para que a canga do coice venha apoiar-se em sua cabeça, quando o carro desce uma ladeira escorado pelos bois do *cabeçalho*. A *chavelha* consta da *cabeça* e da *espiga*: a cabeça tem 12 centímetros e a espiga 25, por três de grossura e oito de largura. Para essa ligação usam, em algumas zonas o *tôrno*, tarugo de madeira que atravessa a ponta do *cabeçalho* no sentido transversal; noutras, como em Minas Gerais, chamam a esta peça *orelha*, servindo para nela se prender as alças do *rabo da tiradeira* da junta de bois imediata à do coice; ainda noutras regiões usam o *pigarro* (Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso), peça de madeira que, passando pelo furo posterior da ponta do *cabeçalho*, tem dois préstimos: não deixar que a extremidade do *cabeçalho* encoste no chão quando desatrelados os animais e por êle passar a ligação do *cambão* ou *tiradeira* da junta imediata à do coice, impedindo ainda que a canga do coice corra para trás do *cabeçalho*, como a *chavelha* o faz para a frente.

Em alguns Estados do Brasil usam modernamente colocar na ponta do *cabeçalho* uma peça de ferro em forma de grampo para aí engatar a *corrente* ou *cambão* da segunda junta: tal grampo recebe os nomes de *biqueira* (Rio de Janeiro), *nariz* (Minas Gerais), *focinheira* (planície campista). Para maior resistência e durabilidade da ponta do *cabeçalho* costumam em certas zonas (Bahia e Minas Gerais) revesti-la com um couro cru, ao que chamam *enervar* (*cabeçalho enervado*).

Depois do *varal*, as peças principais da *mesa* do carro são as *chedas*, também denominadas *chedeiros*: são as duas longarinas laterais que correm ao longo do comprimento do estrado, excedendo-o às vêzes para a formação da *almofada*. Nos carros de *mesa* retangular são retilíneas; nos de *mesa* em quilha ou arredondada são mais ou menos arqueadas na porção anterior. As *chedas* exigem madeira de lei: articulam-se com o cabeçalho e entre si por meio de peças de madeira[2], dispostas transversalmente, que se denominam, segundo os lugares *arreias*, *cadeias*, *rêlhas* e *travessas*[3]. Na face lateral de cada uma abrem-se furas onde se embebem as *arreias* que são contrapinadas de cima para baixo com tarugos de

(2) Temos informações do sertão de Pernambuco (Tacaratu) e de algumas zonas de Minas Gerais, de que, em vez de travessas de madeira para a ligação das chedas, usam vergalhões de ferro.

(3) Em Pernambuco, na zona plana do litoral e sobretudo nas usinas de açúcar, constroem carros de mesa muito larga, nas quais, além das chedas laterais, colocam mais duas, entre estas e o cabeçalho, denominando-as *contrachedas*. Assim o vimos numa miniatura do carro de bois usado na Usina Santa Teresinha, que nos foi presenteada pelo ilustre industrial Sr. José Pessoa de Queirós.

madeira forte: as *arreias* atravessam também em furas o *cabeçalho*. São em número de 4 a 7, segundo o tamanho do quadro da mesa e os usos locais.

A *arreia* da traseira do carro, sempre mais larga e mais forte que as do centro, tem o nome de *recavém*, vocábulo português que sofreu no Brasil várias corrutelas, como sejam: *requebéns* ou *recovéns* no Ceará, *requembém* no Rio Grande do Norte e Pernambuco, *requebém* na Paraíba, *requevém* em Sergipe e Bahia, *recavenho* no oeste de Minas Gerais, *recabeio* no sudoeste de Goiás, *recaveiro* no centro do mesmo Estado, *alcavém* noutras zonas de Minas (Ponte Nova), *arcavém* em várias zonas do Estado do Rio de Janeiro. O *recavém* é, pròpriamente, a peça de madeira que moldura a traseira da *mesa* do carro: tem ainda o nome de *cadeião* em alguns lugares e o de *recravina* no município de Poconé, em Mato Grosso. Embutidas as suas extremidades nas chedas, ora atravessa o cabeçalho em fura própria como as demais cadeias, ora se lhe entalha à meia madeira. Às vêzes o guarnecem com uma chapa de ferro (Minas Gerais); outras vêzes o fortalecem, superpondo-lhe uma travessa de madeira, chamada *gato* em Pernambuco e *gastalho* na Bahia. Êste refôrço é também sobreposto à cadeia da frente do quadro da mesa[4]. Na Bahia e Sergipe os *gastalhos* são quase sempre entalhados à meia madeira no *cabeçalho* e nas *chedas*: a junção é reforçada pelas *espigas* dos *fueiros* dianteiros e traseiros e, às vêzes, por tarugos ou parafusos.

Assim travejado o *quadro da mesa* falta para completá-lo o fôrro ou soalho, ora feito de tábuas dispostas no sentido longitudinal, ora, como no norte da Bahia e sul de Sergipe, constituído de varas finas e flexíveis que se alternam entre as *arreias*, ao que se chama *envarado* do carro: de uma ou de outra forma poder-se-á colocar qualquer produto a granel.

As *chedas* são, em certas regiões, forradas na face inferior, de ponta a ponta, por peças de madeira mais leve, chamadas ora *chumaceiras*, ora *contrachedas*, que servem para isolar as *chedas* do atrito do eixo, alteando também a *mesa*; hoje em dia é mais freqüente abolir as *chumaceiras*, aumentando a espessura das próprias *chedas*, que então recebem o nome de *chedão*. Ainda assim o *chedão* não toca no eixo, interpondo-se entre êle e os entalhes do eixo uma espécie de calço, chamado *chumaço*, de que trataremos linhas adiante.

Na face superior das *chedas* abrem-se furos, em regra retangulares, para os *fueiros* e *cocões*.

Os *fueiros* ou *paus de encôsto*, como lhes chamam em algumas partes, são hastes de madeira, linheiras e roliças, que, falquejadas numa das extremidades, se embebem nos furos das *chedas* e *chumaceiras* se houver, servindo para sustentar lateralmente as

(4) Na zona do litoral de Pernambuco e na planície campista chamam *malhal* (*maiá* na pronúncia dos carreiros) às duas travessas da dianteira e traseira do estrado do carro, parafusadas ou embutidas nas chedas e no cabeçalho.

cargas, dar apoio e suporte aos taipais (*esteiras, caniços, grades*), quando se quer carregar produtos miúdos e a granel. Os *fueiros* constam de duas partes: *espiga* e *fôlha*. A *espiga* é a parte que se emecha nos furos e a *fôlha* é a porção que fica para cima. O seu número varia de região a região: de quatro a oito de cada lado da *mesa;* são presos uns aos outros do mesmo lado por tentos de couro ou corda chamados *correntes*, e os fronteiros por outros tentos chamados *travotes; correntes* e *travotes* abrocham-se em entalhes abertos na extremidade superior dos *fueiros;* isso aumenta a coesão do enfueiramento.

Os *cocões* (*coição* como se diz em São Joaquim e Biguaçu — Santa Catarina) são quatro peças de madeira forte, encaixadas na parte média e inferior das *chedas*, dois de cada lado, entre os quais gira o *eixo* do *rodeiro;* atravessam as *chedas* de baixo para cima e são contrapinados na parte superior com tarugos de madeira de lei. São os *cocões* uma espécie de mancais ou balizas de rolamento do eixo; seguram a *mesa* do carro sôbre o *rodeiro*, cingindo o eixo nas suas *empolgueiras* ou *moentes*. Daí constituírem peças mestras do carro de bois. Dividem-se em duas partes: *fôlha* e *espiga*. As *fôlhas* ou *cabeças*, como se diz em Campos (Rio de Janeiro), são as porções que ficam de cada lado das *empolgueiras;* as *espigas* são as partes que se introduzem de baixo para cima nos furos das *chedas*, cavilhadas na face superior destas. Em média tem 40 centímetros de comprimento, 16 de largura e 12 de espessura. Os furos das *chedas*, por onde se introduzem as *espigas* dos *cocões*, são um tanto mais largos na parte inferior, a fim de se poder apertá-los contra os entalhes do eixo por meio de *cunhas* de madeira, metidas de baixo para cima: em certas regiões de Minas Gerais, como por exemplo no município de Ponte Nova, substituem tais cunhas por parafusos que, seguros nas *chedas*, produzem o mesmo efeito. Sob as *chedas* ou *chumaceiras*, se houver, e entre os dois *cocões* dianteiro e traseiro, costumam colocar uma peça de madeira branca, macia, que se muda de quando em quando, e que serve para evitar o desgaste das chedas pelo atrito do eixo e dizem concorrer para a cantiga do carro. Esta peça, verdadeiro calço entre as *chedas* e o *eixo*, tem diferentes nomes: *fôrra* e *chumaço* no Rio Grande do Norte; *tamanco* na Paraíba; *chumaço* em Minas Gerais, São Paulo, Goiás: *chapuz* em Sergipe; *tamanquinha* em São Paulo; *almofada* no Amazonas; *chumaceirote* na Bahia; *cantadeira* quase por tôda a parte.

Nos carros em que, à frente do *quadro da mesa*, há uma espécie de plataforma de onde, de pé ou sentado, o carreiro dirige a boiada, há que descrever essa parte da *mesa*. É um complemento, denominado *tamborete* no norte da Bahia e sul de Sergipe, *mesinha* em outras zonas da Bahia, *mesa* e *almofada* em Pernambuco,

palmatória no sertão de Pernambuco e do Cariri, no Ceará[5]. A sua armação difere segundo as regiões: às vêzes alarga-se nesta parte a viga do *cabeçalho,* no qual se encostam as pontas das *chedas* que, para tanto, são fortemente volteadas; outras vêzes, entre as cabeças das *chedas* também volteadas e o cabeçalho, para encher os claros, colocam-se duas pequenas tábuas chamadas *embonos enchimentos* (na zona de Santo Amaro da Bahia), ligando-se as cinco peças por meio de travessas embutidas denominadas *arreiotes*[6].

Há que falar ainda em certos acessórios da *mesa* do carro de bois, uns de uso geral, outros restritos a certas zonas. Tais são os *taipais,* a *tolda,* as *esperas,* o *argolão,* o *brabo* e a *azeiteira.*

*

* *

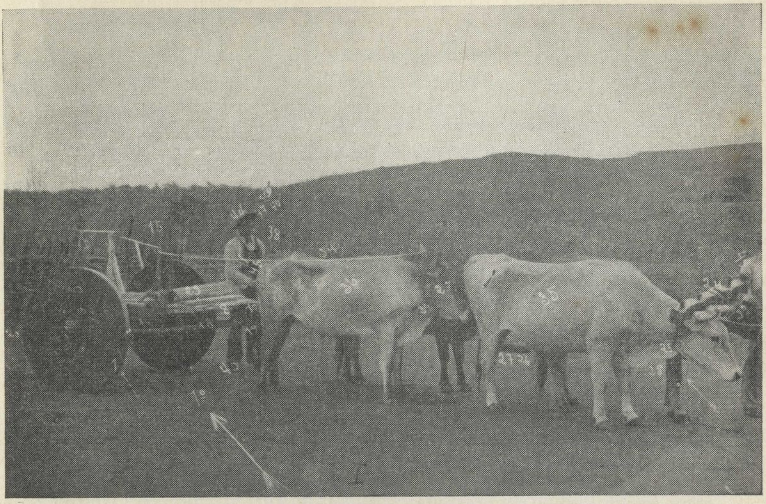
O *quadro da mesa* é, como vimos, lateralmente limitado pelos *fueiros,* que servem para sustentar as cargas de coisas ou produtos de certa extensão, como sejam lenha, madeiras, cana, sacaria, etc., etc. Quando se trata de carregar produtos miúdos ou a granel, como sejam milho em espiga, café em cereja, mandioca, frutos, cereais, etc., não bastam para contê-los os fueiros: é de mister fazer um *taipal* que cinja tôda a *mesa* do carro. Êste *taipal* é feito de vários modos, segundo as regiões: ora se estendem couros de boi pelos quatro lados, amarrados por meio de cordas aos *fueiros;* ora se adaptam tábuas ou mesmo uma caixa de madeira (Rio de Janeiro e Santa Catarina); ora se envolve a *mesa* por um entrançado de pequenas malhas, chamado *quixó* na Bahia e *caritó* em Pernambuco; ora, como é de uso no sul do país e no oeste, se rodeia a mesa do que chamam *esteira* e *caniço.* A *esteira* e o *caniço,* também dito *caniçada,* são tecidos feitos de taquara, taboca ou bambu, com um metro ou pouco mais de altura, que se prendem aos *fueiros* por meio de alças ou presilhas de couro torcido. A *esteira* cinge todo o carro, menos a traseira, onde se adapta um tampo do mesmo tecido, que é o *caniço.* O *caniço* completa a tapa, amarrando-se por meio de cordas aos *fueiros* posteriores, levando, às vêzes, uma tira de madeira em diagonal, também prêsa dos fueiros. Em Santa Catarina, ao *taipal* do carro chamam *ceva.*

*

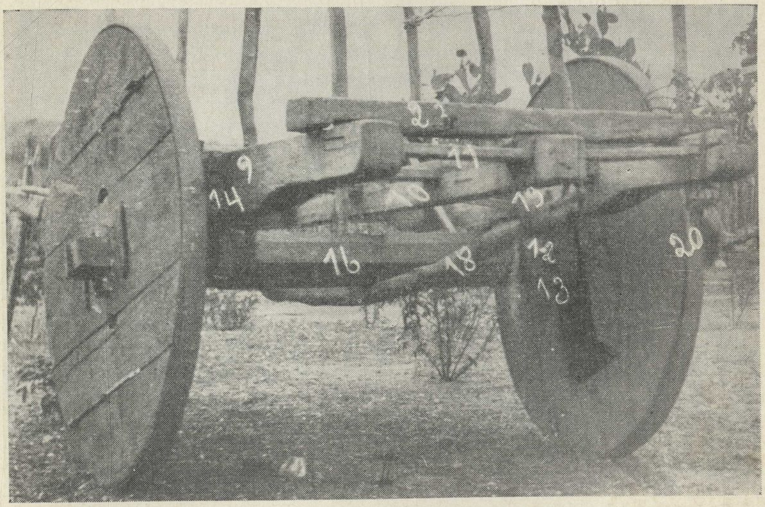
* *

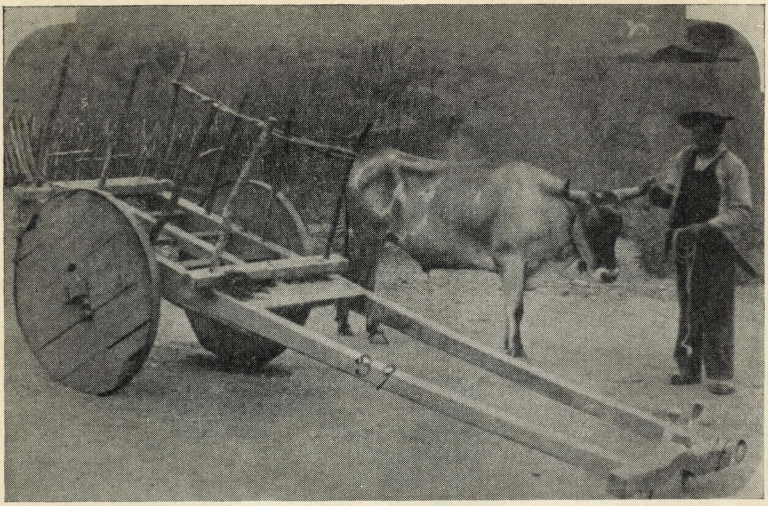
(5) Os carros de bois de Ponte Nova, em Minas Gerais, também possuem uma plataforma dianteira, a que chamam *marmela*: para tanto o cabeçalho se alarga de jeito que se une à cabeça das chedas, ligando-as uma arreia ou arreiote.

(6) Numa miniatura do carro usado em Tacaratu (Pernambuco) o tamborete é formado pelo cabeçalho, pelas chedas arqueadas na frente e pelas contrachedas que lhes são paralelas.

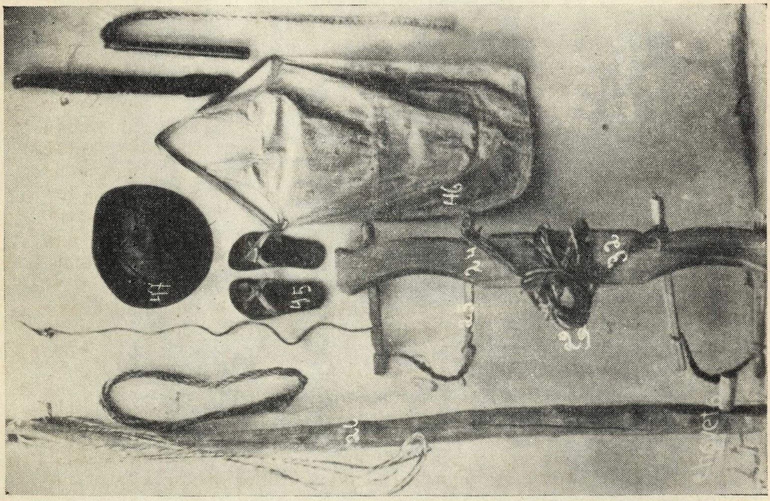


Carro de bois usado no interior da Paraíba (Cuité) *com indicação das peças componentes e respectivos apetrechos.*
(Of. do Padre Luís Santiago).





Carro de bois usado no interior da Paraíba (Cuité) *com indicação das peças e respectivos apetrechos.*
(Of. do Padre Luís Santiago).



Para cobrir o carro nos casos em que é necessário proteger a carga (sal, açúcar, mercadorias, etc.) contra o sol ou as chuvas e serenos, costumam adaptar-lhe uma *tolda.* De comum, a *tolda* é feita com couros de boi, perfeitos e bem secos: para tanto amarram nas extremidades superiores dos *fueiros* arcos de cipó ou de varas flexíveis, sôbre os quais passam ripas longitudinais. Por sôbre esta armação estendem-se os couros, ou mesmo lonas e encerados, tapando-se com outros a dianteira e a traseira da *mesa,* tudo atado por meio de alças e cordas. É de regra fazer a *tolda* mais baixa na frente, a fim de evitar que os pequenos galhos das árvores que pendem nas estradas a estraguem; a sua altura deve ser da mesma dimensão que a largura da *mesa* por dentro dos fueiros.

*
* *

Em Mato Grosso, segundo informação do fazendeiro Elisbério de Sousa Barbosa, fazem parte da *mesa* as *esperas,* que assim descreve: são duas peças de madeira que têm 1,30 m × 0,10 × 0,10, com uma fura em uma das pontas, por onde passa uma corda em forma de argola, que serve para prender a *espera* à ponta inferior do último *fueiro* traseiro. A outra *espera* fica colocada na parte inferior do *pigarro.* Ambas servem, conjunta ou isoladamente, para manter a *mesa* no plano horizontal, logo que se retira a junta de bois do coice ou quando se está a fazer um carregamento, mesmo que a boiada esteja atrelada ao carro.

*
* *

Em Minas Gerais, São Paulo e zonas de sua influência, é acessório integrante da *mesa* o *argolão:* nada mais é do que uma forte argola de ferro, cravada na extremidade posterior da viga do cabeçalho, pela sua face inferior. O *argolão* tem várias utilidades: antes do mais serve para nêle se engatar a corrente que liga a canga da junta da guia quando esta com outras são colocadas na traseira do carro para escorá-lo nas descidas íngremes, nas quais os bois do coice não bastariam para sustentá-lo. Isso constitui a manobra chamada de *bois na arreata* ou *na amarra,* da qual trataremos, mais de espaço, em seu lugar. O *argolão* serve ainda para nêle se prender aquilo que é necessário rebocar — outro carro, um animal, etc. e facilita a manobra do recuo do carro nos casos de atolamento.

*
* *

O *brabo* só é usado, ao nosso conhecimento, de Pernambuco para o norte. Registra o têrmo regional o *Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguêsa,* ensinando: "caibro que se amarra aos

dois extremos da mesa do carro de bois". O Revmo. Pe. Luís Santiago, de Cuité, na Paraíba, estudioso dêsses assuntos, assim nos descreveu o *brabo*: "O eixo é prêso à mesa de encontro aos cocões por meio de uma peça cilíndrica, de madeira delgada e flexível, denominada *brabo*, segura nas duas extremidades por meio de relhos ou cipós sob o cabeçalho e o eixo, passando-lhe pelo centro. O ponto de contato do eixo com esta peça é cilíndrico e mais delgado. É peça largamente usada aqui e de grande utilidade: simples e fàcilmente desmontável".

O Dr. Samuel Hardman, fazendeiro em Pernambuco, diz: "é um pau flexível, de seis a sete centímetros de diâmetro, prêso às duas extremidades da mesa por baixo do cabeçalho e do eixo, sendo a sua função evitar, mormente nas subidas e descidas, que a mesa salte do eixo". Ao *brabo* dão, em alguns lugares, o nome de *macaco*.

*

* *

Azeiteira, também dita, segundo as regiões, *azeiteiro, corneta, engraxadeira, graxeira, guampa, sebeiro*[7], nada mais é do que um chifre de boi que serve para conduzir o *unto* (sebo, graxa, azeite de mamona ou de côco, etc.) para a lubrificação das empolgueiras do eixo e, às vêzes, para engraxar os arreios. Êste chifre é, em geral, pendurado por uma alça de couro no recavém do carro ou num dos dois últimos fueiros: dentro dêle, para evitar que, aos solavancos do carro, se derrame o conteúdo, coloca-se, ao jeito de tampa, uma rôlha de panos velhos, ou mesmo uma brocha grosseira, formada por uma haste de madeira, em uma de cujas extremidades se enrola um pouco de estôpa ou pano e que serve para untar o eixo.

Na construção da *mesa* dos carros de bois a perícia dos carpinteiros não está sòmente na escolha, no aparelhamento, na lavragem das madeiras, mas principalmente na compensação de suas diferentes partes, de modo que, ao ajustá-la ao rodeiro, não fique "cabeçuda" ou dianteira, nem traseira. Ela deve ficar bem equilibrada, "a tempêro", no expressivo dizer dos sertanejos.

Passemos, porém, ao *rodeiro*.

Rodeiro, definem todos os *Dicionários* da língua, é o jôgo de duas rodas com um eixo comum. Já, em 1712, Rafael Bluteau, o primeiro dos vocabularistas portuguêses, ensinava: "as rodas metidas no eixo sem leito". A linguagem dos dicionaristas quase não foi alterada pelos sertanejos e carreiros: êstes também dizem *rodeiro*; às vêzes pluralizam o vocábulo e falam em *rodeiros*, outras

(7) A propósito de *sebeiro* escreveu-nos o Dr. Bento Alvino Dantas de Carvalho da fazenda São Bento, no município de Rio Real (Bahia): "O nome *sebeiro* é pouco usado nesta zona, porque só se utiliza o sebo como lubrificante na falta dos vários azeites (de mamona, de peixe), óleos (de côco, de linhaça, dendê), da gordura de porco ou da banha de galinha. O nome mais usado é, pois, *azeiteiro*".

vêzes o tornam feminino e se ouve *rodeira* e *rodeiras*[8]. O significado é absolutamente o mesmo: conjunto do eixo com as duas rodas. Em algumas zonas do sul do Brasil chamam *rodado,* que é aliás o nome preferido pelos etnógrafos portuguêses.

O *rodeiro* compõe-se pois de duas partes: o eixo e um par de rodas.

Eixo é uma peça inteiriça, de madeira resistente, que conjuga as duas rodas do carro e sôbre a qual se apóia a *mesa.* Apesar de inteiriça, nela se distinguem quatro partes que têm nomes especiais: *vara, empolgueiras, romãs* e *respigas.*

Vara é a porção do eixo entre as *empolgueiras,* ora cilíndrica, ora sextavada, ora oitavada; às vêzes conserva em tôda a sua extensão o mesmo diâmetro, outras afila-se para o centro[9].

Empolgueiras ou *empolgadeiras*[10], também ditas *moentes, colos* (vale do rio Doce em Minas Gerais), *moedores* (Goiás), *cantadeiras,* são as cavas cilíndricas ou os entalhes do eixo onde trabalham os *cocões* e se articula a *mesa* ao *rodeiro,* tendo cada uma mais ou menos dez centímetros de extensão.

Romãs, ditas em outras regiões *arruelas* (vale do rio Doce), *romana* ou *margarida* (Espírito Santo), *cavilha* (Campo Formoso, Bahia), são as partes do eixo entre as empolgueiras e as rodas.

Respigas, também *espigas* e *mangas,* são as extremidades quadrangulares do eixo, que se introduzem nas furas centrais das rodas, chamadas pròpriamente *mechas.*

O eixo é prêso às rodas ora por meio de uma ou duas *cavilhas* de madeira que se fazem passar por furos abertos nas *respigas,* pela parte externa das rodas, ora por meio de uma cunha de madeira, de forma retangular, que se crava em tôda a largura da respiga, de fora para dentro, apertando-a sob forte pressão contra a *mecha.* A parte do eixo excedente da superfície da roda é chamada *cabeça do eixo.*

O comprimento do eixo varia com o tamanho do carro, melhor com a largura da *mesa*: no Brasil, varia de um metro e meio a dois metros e vinte centímetros de ponta a ponta. As madeiras para os eixos dos carros devem ter duas qualidades principais: rijeza para sustentar o pêso da *mesa* com a carga e a de produzir bom canto, coisa que alegra o carreiro e anima a boiada. Eixado o rodeiro, assenta-se sôbre êle a *mesa,* ajustando-se os *cocões* às *empolgueiras*: estas, entretanto, não se acham bem lisas, o que se

(8) *Rodeira* vem registrado nos léxicos com um duplo sentido — caminho próprio para o trânsito de carros e sulcos deixados pelas suas rodas.

(9) Informou-nos o Cel. Henrique Ribeiro da Silva Castro, fazendeiro no município mineiro de Santo Antônio do Amparo, que, na sua zona, usam duas formas de eixo, denominadas *chimango* e *degolado.* O *chimango* é oitavado e da mesma grossura, salvo onde se abrem as cavas para os cocões; o *degolado* é também oitavado, mas se afila para o centro. E mais, que os carreiros acreditam que o canto do *chimango* é mais fino e o do *degolado* mais grosso.

(10) Não há peça do carro de bois que tenha originado, no Brasil, mais corrutelas: assim é que no Rio Grande do Norte e Pernambuco se diz *impulgueira;* na Paraíba — *grugueira;* ainda em Pernambuco — *bruguéia;* na Bahia — *empurgueira;* em Campos, no Rio de Janeiro — *polegueira;* em São Paulo *emborgueira* e *embragueira;* no Rio Grande do Sul — *impulgueira.* Segundo Getúlio César, em Pernambuco se diz *impubeira* na zona da mata e *impuideira* no sertão.

consegue pelo próprio rodar do carro. Ao eixo novo, de *moentes* ainda não esmerilhados, chama-se em algumas regiões (Bahia, Paraíba) *velado*: costumam os carreiros colocar areia para que alisem depressa, lubrificando-os em seguida com óleo de mamona, de côco, sebo, etc. O Dr. Antônio Alves de Araújo, fazendeiro em Amaraji (Pernambuco), escreveu-nos a respeito: "Para ajustar as rodas, principalmente ajustar a impulgueira nos cocões, usa-se correr o carro. Esta operação é feita, colocando-se prèviamente o brabo (tirante flexível que se articula por baixo do carro, da almofada ao recavém). A pressão do brabo no eixo deixa uma depressão na parte média do mesmo. O brabo é retirado às vêzes, após a ajustagem das impulgueiras. Esta ajustagem é facilitada colocando-se areia fina, que desempenha o papel de lixa, tornando bem roliça a impulgueira. Isto feito, retira-se a areia e se lubrifica com sebo ou graxa".

A rodagem de um carro de bois do tipo que descrevemos consta de duas rodas ligadas por um eixo móvel.

As rodas são maciças, plenas, cheias, e, como já dissemos no capítulo anterior, podem ser *inteiriças*, isto é, feitas de um só tronco de árvore e *compactas*, isto é, formadas de três a sete peças de madeira justapostas e ligadas umas às outras por outras perpendiculares e, de regra, embutidas.

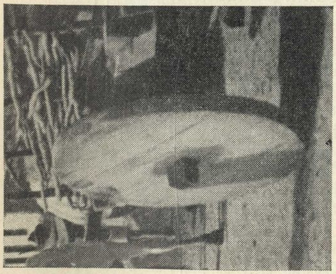
As rodas *inteiriças*, modeladas, por dizê-lo, a um só golpe de serra num tronco, aproveitada a natural circunferência da madeira, são hoje raras: pelas informações que recebemos de todo o Brasil apenas temos notícia de sua existência no Território do Rio Branco, isto mesmo só empregada em pequenos carros[11]. Eram mais freqüentes nos tempos coloniais, quando ainda não haviam sido devastadas as matas do litoral: nesse então, para lhes diminuir o pêso, abriam-lhe grandes furos circulares, ovais, em forma de meia lua, etc., tal como aparecem nas gravuras da época. Isso não lhes enfraquecia a resistência, o que certo concorreu para que, com o rareamento dos grossos troncos, em lugares acessíveis, substituíssem as rodas *inteiriças* pelas formadas de pranchas de madeira ligadas entre si, surgindo as rodas que chamamos *compactas, maciças* também[12].

O número das peças das rodas varia de região a região: de três até sete, unidas entre si por outras embutidas perpendicularmente e cintadas por um aro de ferro que mais as estreita e reforça. De um modo geral podemos dizer que, da Bahia para o norte, predomina a roda de cinco ou sete peças; para o sul consta quase sempre de três, o que talvez se possa explicar pelo rareamento das florestas naquela parte. Como veremos linhas adiante, os nomes

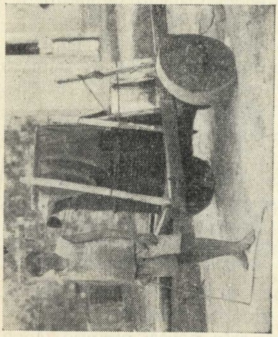
(11) Em alguns Estados do Nordeste (Piauí, por exemplo) usam tais rodas na rodagem de carretões para puxar madeira das matas, acusando um diâmetro de 80 centímetros.

(12) Esta evolução da roda no Brasil é concordante com a que se processou em tôda a parte: segundo Alfred C. Haddon, professor de Cambridge, o mais provável é que a roda fôsse feita originàriamente de uma única peça de madeira e que depois fôsse constituída de pranchas conjugadas e reforçadas de maneiras diferentes (*Lo Studio dell' Uomo*, pág. 147).

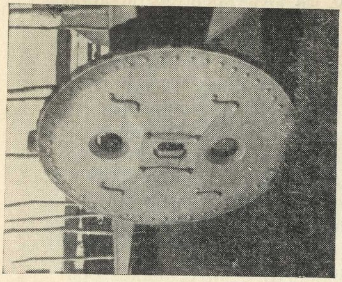
TIPOS DE RODAS DO BRASIL



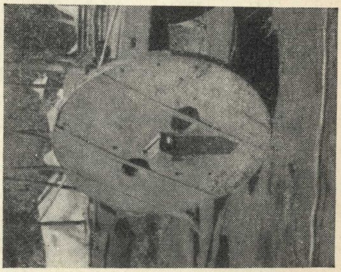
Roda maciça fechada.
(Estado de Minas Gerais.)



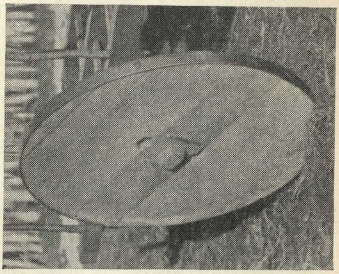
Roda inteiriça.
(Território de Rio Branco.)



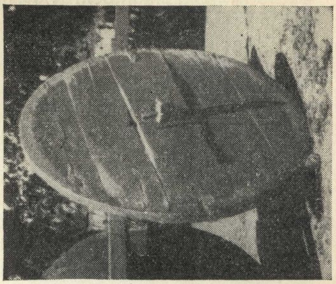
Roda de aranha.
(Estado de Mato Grosso.)



Roda de óculos em duas peças.
(Estado de Mato Grosso.)



Roda composta de sete peças.
(Estado da Paraíba.)



Roda composta de sete peças.
(Estado do Maranhão.)

destas peças também variam, salvo o da peça central da roda chamada *meão*.

Do Amazonas ao Rio Grande do Sul *meão* designa a prancha mediana da roda do carro de bois, peça na qual se abre uma fura quadrangular para receber a *espiga* ou *respiga* do eixo[13]. De madeira forte e resistente, o *meão* se engrossa da periferia para o centro, em almofada, pela parte interna principalmente, a fim de que possa suportar o emechamento do eixo: a essa grossura central do *meão*, que varia de 12 a 18 centímetros, chamam no Triângulo Mineiro — *bomba*. O *meão*, que é a peça mestra da roda, tem de 30 a 80 centímetros de largura, de acôrdo com o número de peças que se lhe justapõem. A fim de evitar que a madeira fendilhe sob a forte pressão com que se embebe a *cunha* na *respiga* do eixo, colocam-se no sentido transverso ao comprimento do meão, e a dois ou três centímetros da sua fura, duas braçadeiras de ferro (às vêzes 4, duas internas e duas externas), que se prendem à madeira por meio de grampos nas suas extremidades: tais braçadeiras são denominadas em geral *gatos*.

As pranchas de madeira que, dispostas aos lados do *meão*, completam a circunferência da roda, variam, como dissemos, de número e de nomes, segundo os Estados.

Vejamo-lo.

Ao norte do Amazonas a roda é composta de cinco peças: *meão*, *meio-meão* (2) e *meia-lua* (2).

No Ceará, ora tem cinco, ora tem sete: no primeiro caso — *meão, cambotas* (2) e *chaços* (2), no segundo — *meão, peças* (2), *meias-peças* (2) e *chaços* (2).

Na Paraíba a roda é de cinco peças: *meão, meios* ou *submeios* (2), *chaços* (2).[14]

Em Pernambuco há rodas de cinco e de três partes: *meão*, *costaneiras* (2) e *chaços* (2); *meão* e duas *costaneiras*.

Em Sergipe e Bahia, ora cinco, ora sete peças; quando cinco, são: *meão, cambas* ou *caimbas* (2), e *chaços* (2); quando sete são: *meão, cambas* ou *peças do ôlho* (2), *cambotas* (2) e *chaços* (2)[15].

Do Rio de Janeiro para o sul até Santa Catarina e para o este (Minas, Goiás e Mato Grosso) as rodas compõem-se de três peças: *meão* e duas *caimbras* ou *cambotas*.

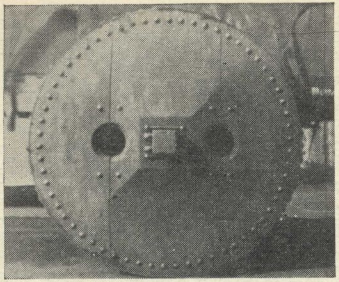
Estas diferentes peças são ajustadas e ligadas entre si pelas *rêlhas*, que são tiras de madeira de boa qualidade, com mais ou menos um têrço da espessura das ditas peças, que as atravessam embutidas em furas retangulares, solidificando o conjunto. Cha-

(13) Entretanto, é grande a variedade de nomes que o *meão* recebe em Portugal. Entre outros tem o nome de *miúlo* que veio ao Brasil, porém não se adaptou. Num documento do Arquivo da Ordem Terceira do Carmo de Ouro Prêto, há a seguinte referência a *miúlo* — "a travessa de baixo será de duas pessas por não haver madeira larga metendo-lhe rêlhas como em hum miúlo de hum carro" (*História da Construção da Igreja do Carmo de Ouro Prêto* — pág. 52).

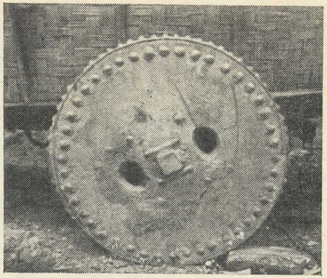
(14) Ademar Vidal, informando sôbre o carro de várzea ou litoral da Paraíba, diz: *meão, camba* (2), *chaços* (2), além do aro de ferro (*trilho*) e das arreias embutidas.

(15) Em alguns municípios de Sergipe (Lagarto, etc.) as peças de roda denominam-se: *meão, champés* (2), *contrachaços* (2) e *chaços* (2). Na zona de Santo Amaro, na Bahia, as sete peças denominam-se *meão, cambas, sobrecambas* e *cambotas*.

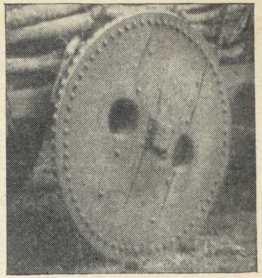
TIPOS DE RODAS DO BRASIL



Roda ferrada de cordão.
(Estado de Minas Gerais.)



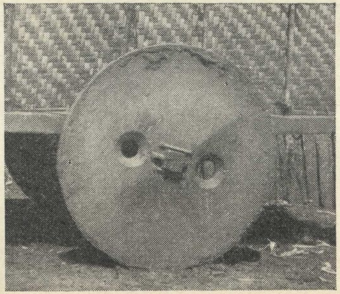
Roda ferrada de cordão.
(Estado de Minas Gerais)



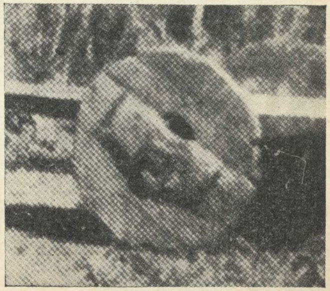
Roda ferrada de pião.
(Estado de São Paulo.)



Roda ferrada de chapa.
Geral no Brasil.



Roda de São Paulo.
(Pederneiras.)



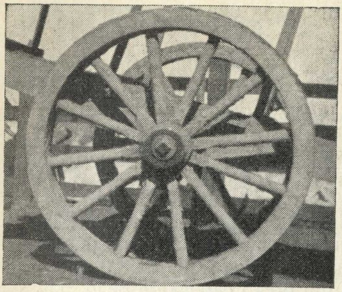
Roda rústica.
(Estado de Minas Gerais.)

mam-nas no Amazonas, Rio Grande do Norte e em Pernambuco — *fixas;* no Ceará — *arrelhas* e *arrelhotes;* na Bahia — *rêlhas* e *relhotes, arreias* e *arreiotes, aspas;* no alto rio Doce, no sul e oeste do Brasil — *arreias;* em alguns lugares *reios* e noutros (Maranhão) conservam a denominação vernácula de *rêlhas.*

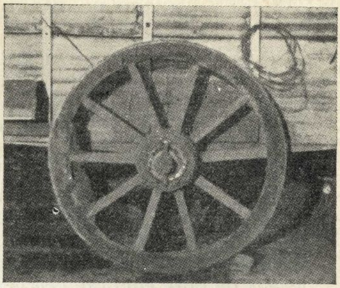
Em quase todo o Brasil[16] as rodas são revestidas na sua circunferência ou *trilha,* como dizem, por uma chapa de ferro chamada *argola, argolão, anelão, ferro, ferradura, trilho.* Esta chapa, além de reforçar o ajustamento das peças que compõem as rodas, serve principalmente para evitar o desgaste da madeira ao contato do piso das estradas. Chama-se ferrar ou argolar o carro a colocação da chapa na circunferência da roda: ora a chapa é inteiriça, ora se divide em duas ou mais porções. No primeiro caso a operação de *ferrar* o carro consta de duas partes: primeiro faz-se a curvatura da chapa, dando-lhe a forma de grande anel; depois é a sua colocação na *trilha.* De comum, assim se procede: tirada por meio de um cordão a extensão da *trilha,* aplica-se esta à chapa de ferro, e, em seguida, se lhe dá a forma circular, caldeando-se ao fogo as extremidades para soldá-las. Isto feito, coloca-se o aro em meio de uma fogueira feita de serragem e lenha deixando-se que o aro metálico fique bem vermelho. Perto, está deitada a roda: os operários pegam o aro, por meio de longas tenazes, e o fazem entrar na roda, resfriando-o bruscamente com água fria. Ao esfriar, o aro se contrai, ajustando-se à madeira de tal forma que se não desprende ao rodar pelos caminhos. É trabalho que requer muita prática: se não fôr bem feito dentro de pouco tempo cairá o ferro[17]. Êste sistema de ferrar o carro, que se denomina em Mato Grosso de *sistema paulista,* é o mais simples: é geralmente adotado no Norte do país. Em Minas Gerais e nas regiões de sua influência há outros sistemas de ferragem das rodas, conhecidos pelos nomes de ferragem de *peão,* de *cordão* e *meio cordão,* de *chapa* e *vinco.* Em todos êles o aro não é inteiriço, constando em geral de quatro arcos de circunferência pregados à madeira da roda por meio de cravos de ferro forjado, fabricados manualmente. Segundo as informações que recebemos, na ferragem de *peão* os cravos que prendem as chapas têm a cabeça arredondada e ficam mais ou menos afastados um do outro. Na de *cordão* os cravos têm a cabeça formada por duas faces inclinadas em ângulo diedro e são pregados à pequena distância um do outro, quase como se não houvesse solução de continuidade: os cravos assim dispostos servem de antiderrapantes. Na ferragem de *chapa* os pregos têm as cabeças longas e chatas, pouco

(16) Segundo informação do Sr. Manuel Domingues Júnior, Prefeito do município de Mato Grosso, no Estado do mesmo nome, os carros de bois típicos não têm as rodas ferradas: e isto não só por falta de ferreiro, mas também pelo alto preço da chapa.

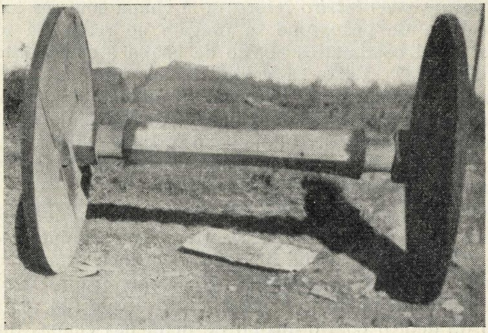
(17) Em alguns lugares usam, logo após ferrado o carro, mergulhar o rodeiro na água de um rio, lagoa ou açúde, a fim de mais apertar os aros de ferro. A mesma operação é realizada quando, com a continuação do tempo e do serviço, secando a madeira das rodas, o aro começa a afrouxar: a água, inchando, intumescendo a madeira das diferentes peças das rodas, faz que a cinta de ferro fique bem ajustada à sua circunferência.



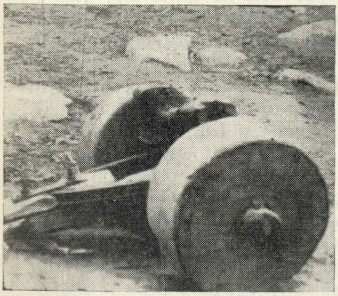
Roda radiada de uma cambona campista.
(Estado do Rio de Janeiro.)



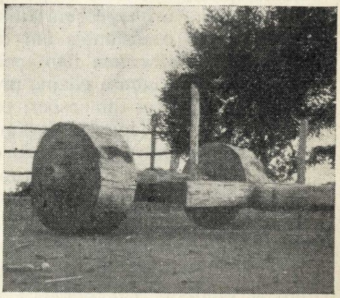
Roda radiada.
(Rio Grande do Sul.)



Rodeiros ou rodado para receber a "mesa".



Rodado de um carretão de arrastar madeiras.
(Estado de Mato Grosso.)



Rodado de um carretão de arrastar madeiras.
(Estado de São Paulo.)

salientes e são distantes uns dos outros: é ferragem fraca, usada de preferência em rodas velhas e referradas. Damos em seguida duas informações mais minuciosas a respeito dêstes sistemas: a dos fazendeiros Vítor de Carvalho Ramos, do Triângulo Mineiro, e Elisbério de Sousa Barbosa, de Campo Grande, em Mato Grosso. Sob o título "Ferragem da Roda", escreveu-nos Vítor Carvalho Ramos: "Chama-se a isto ferrar o carro. Conhecem-se dois processos. O mais comum é o do meio peão e peão inteiro. O sistema de meio peão é feito com quatro chapas de ferro, unidas umas às outras e envolvendo tôda a parte da roda que toca o solo e levam, de doze em doze centímetros, um prego cabeça de peão. Difere do peão inteiro, porque, neste sistema, os pregos são rebatidos na chapa, lado de dentro, e não, como no primeiro, cravados inteiramente dentro na madeira das *cambotas* e do *meão*. Na ferragem de *meio peão* e *peão inteiro* reforça-se a chapa com sessenta e mais agulhas cabeça de peão, que se pregam ao redor da roda, face externa, a uns 4 centímetros abaixo da chapa e cinco distante uma agulha da outra". Vítor Carvalho Ramos informa que também usam, embora raramente, a *ferragem de argolão* que não é senão a de que tratamos em primeiro lugar, isto é, o sistema usado em São Paulo e no Norte, dizendo que é processo difícil, que requer técnica especial, embora seja o mais aconselhável pela vantagem de não abrir grandes sulcos nas estradas.

Elisbério de Sousa Barbosa, profundo conhecedor do assunto, escreveu-nos: "O rodado deve ser ferrado nas seguintes condições: a roda levará em tôda a sua margem, pela face exterior e a cinco centímetros da trilha, pequenos pregos, denominados agulhas, que atravessam a madeira de fora para dentro e que são remachados[18] pelo lado de dentro com o auxílio de pequenas chapas quadrangulares de ferro, com o intervalo de oito centímetros entre si. Depois disto, a roda levará outra na *trilha* e que é denominada *chapa*, tendo quatro centímetros de largura por dois de espessura. Antes de colocada, a *chapa* será furada com orifícios de meia polegada de diâmetro e distantes um do outro cêrca de oito centímetros. Êstes orifícios servem para colocar os pregos, depois de ter sido ferrada a roda com a chapa, pregos êstes fabricados na forja. Êstes terão as seguintes dimensões: cabeça cônica, com diâmetro de quatro centímetros (igual à largura da *chapa*) e três centímetros de grossura no centro (altura do cone). A espiga do prego terá dez a doze centímetros de comprimento, geralmente de forma em pirâmide com a base de meia polegada, igual ao diâmetro do orifício feito na *chapa*. Ao nível da ligação entre a cabeça do prego e a sua espiga há um pequeno intumescimento da espiga, tendo um conseqüente aumento no orifício feito na *chapa*, pela sua parte externa. Êste intumescimento da base do prego chama-se *malhete*. É o malhete que, alojado no aumento da bôca do orifício referido,

(18) *Remachado* é castelhanismo que significa bater a ponta ou a cabeça do prego já cravado, para maior firmeza.

não permite que o prego seja decapitado ao resvalar nas pedreiras. No cravar êstes pregos, deve-se abrir primeiramente com uma verruma, um pouco menor que a grossura da espiga do prego, e em direção à *agulha* prèviamente colocada até encontrá-la, perfurando cêrca de seis centímetros a madeira. O prego será cravado meio quente, a marrêta. Ao encontrar a *agulha* o prego desviará a sua trajetória, o que lhe reforça a firmeza. A êste sistema de ferrar chama-se *sistema mineiro* ou *ferragem de peão,* ao contrário daqueles carros ferrados sòmente com a chapa, sem pregos nem agulhas, denominado *sistema paulista.* Êste último não é durável, porque trabalhando o carro em estradas pedregosas, com facilidade solta a chapa".

Resta-nos dizer que as *agulhas* a que se refere o informante supra são denominadas em Minas Gerais e Goiás – *pregos de coser*: reforçam, como se viu, a ferragem e até certa medida ornamentam a roda. Tais *agulhas* ou *pregos de coser* também são usados para fortalecer o encaixe das *arreias* nos *meões* e *cambotas.*

É de uso em todo o Brasil abrir-se na junção das *cambotas* ou peças similares com o *meão* dois orifícios em cada roda, cujo tamanho, forma e denominação diferem de região a região: – de dez a vinte e cinco centímetros; quadrados, circulares, semicirculares, ovais, triangulares, alguns até com recortes estéticos; *óculos* (não raro corrompido em *ocas*) em Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso, *olhos* em Sergipe e Bahia, *ouvidos* na Paraíba. Êles têm a sua utilidade: servem de degraus para a subida dos carreiros nas partes laterais da *mesa;* na travessia de atoleiros dão saída a boa porção da lama que se junta entre as partes inferiores da *mesa* e as rodas; ventilam até certa medida as cantadeiras; influem, dizem os carreiros, na modulação da cantiga do carro e concorrem para a sua mais alta ressonância.

No eixar o carro os carpinteiros devem ter o máximo cuidado no desempenar a madeira e no moldar a *respiga,* para que ela fique bem firme e justa na fura do *meão*: sem isso o eixo ficará *aluído,* como ainda dizem os carreiros, isto é, frouxo, e o carro não cantará bem, aquecendo ademais os *moentes,* a ponto de carbonizá-los.

Ainda mais, e o que é de máxima importância: eixando os carros os carpinteiros têm o cuidado de não colocar os *meões* das duas rodas paralelos, senão que se cruzem as duas direções, de modo que quando o meão de uma roda estiver na vertical, o da outra fique na horizontal. Com isto, não só a resistência própria, que também é denominada "resistência em nível e reta", a resistência de aceleração, que se exerce quando o carro passa do repouso para uma determinada velocidade ou quando a aumenta, mas também as resistências adicionais das rampas nas subidas e descidas nas curvas, ficarão sensìvelmente diminuídas. Isso, conseqüentemente, auxiliará o esfôrço da tração.

A sólida união das rodas com o eixo dá, sem dúvida, fortaleza e segurança à rodagem do carro de bois, o que é imprescindível em regiões de maus caminhos, seja pelas irregularidades do piso, seja pelas íngremes e tortuosas ladeiras, seja ainda pelos atoleiros e tremedais que tem de atravessar. Daí, certamente, uma das razões de sua permanência no interior do país e nos trabalhos internos das fazendas: carros de outro tipo jamais venceriam os obstáculos que se apresentam nas estradas comuns de largos trechos do nosso sertão.

b) *Madeiras empregadas na sua construção*

As madeiras empregadas na construção desta espécie de carros são, de modo geral, madeiras duras, resistentes e duradouras, encontradiças em nossas florestas: carpinteiros, carreiros e fazendeiros sabem por tradição e experiência quais as melhores essências para esta ou aquela peça do veículo. De acôrdo com as informações que recebemos podemos enumerar as madeiras mais empregadas nesta ou naquela região[19].

Na região dos campos do rio Branco, ao norte do Amazonas, as madeiras preferidas para a *mesa* do carro são: feijó, pau-rainha, muirarema, jacareúba, darora e marimari; para as rodas o pau-d'arco e a paricarana. Já no vale amazônico as mais empregadas são: jenipapo, pequiá e andiroba.

No Pará empregam a maçaranduba e o pequiá.

No Maranhão: pau-d'arco, jaqueira, o pequi, cumaru, pau-roxo, maçaranduba; e mamorana ou janaúba para as partes moles, etc.

No Piauí, *mesa* e *rodas* são feitas de pequizeiro, de sucupira, de pau-d'arco, de aroeira, até de jacarandá.

No Ceará, o esqueleto da mesa é feito de pau-d'arco e cedro; as rodas de sucupira e pau-d'arco; o eixo de roxinho, pau-d'arco, óleo vermelho, sucupira; os fueiros de mororó; os chumaços de umburana-de-cheiro, pinhão-bravo, joão-mole, cumaru, maniçoba; as chavelhas de jucá. Também usam a oitica, o angelim, a aroeira, o sabiá, a catanduva.

No Rio Grande do Norte as madeiras preferidas são a sucupira e o pau-d'arco.

Na Paraíba preferem a caraíba, a braúna ou baraúna, a sucupira, a aroeira, para as rodas; a sucupira trançada e o pau-d'arco para o eixo; o petiá, o pau-d'arco e aroeira para o cabeçalho e as chedas; a cana-fístula e o bordão-de-velho para as chumaceiras; o pau-d'arco para as arreias; o jucá, cipaúba, angico para os fueiros.

Em Pernambuco, na zona do sertão, fazem as rodas de braúna, o eixo de sucupira e pau-ferro, a caraíba para a mesa, o pereiro

(19) Neste ensaio abstemo-nos da classificação botânica das essências, atendo-nos ao seu nome vulgar, regional ou local.

e o pau-de-leite para os fueiros; na zona do litoral, mesa e rodas são feitas de sucupira e pau-d'arco, também o cumaru.

Em Alagoas dominam o pau-d'arco e a sucupira, acrescidas de sapucaia.

Em Sergipe são as mesmas: o envarado do carro, que substitui o soalho de tábuas, é feito de varas de cabatã, cambatã ou ainda camboatã e de candeia.

Na Bahia, para a mesa, segundo as zonas, usam a sucupira, o pau-d'arco, o jitaí-prêto e amarelo, o pau-roxo e o jatobá; para as chumaceiras o pau-pombo, a cana-fístula e o bordão-de-velho; para as rodas a sucupira, a braúna, o pau-d'arco; para o eixo a sucupira, o pau-d'arco, a amoreira; para as cantadeiras o pau-pombo, o pau-de-leite, a umburana-de-cheiro, a taipoca; para o envarado a cabatã.

No Espírito Santo mesa e rodas se fazem de sucupira, óleo-vermelho, garapa, roxinho, macanaíba e pau-d'arco.

No Estado do Rio de Janeiro, a sucupira, o pau-d'arco, o guarabu ou gonçalo-alves, o óleo-vermelho ou bálsamo, a peroba, o jatobá são as madeiras preferidas para a armação da mesa e das rodas; os chumaços são de garapa, pinhão-branco, peroba-rosa; o eixo de sucupira, pau-d'arco e óleo-vermelho. Minudenciando o assunto na planície campista o Eng.º Alberto Lamego Filho nos enviou a seguinte relação: o cabeçalho é feito de peroba-do-campo, sapucaia, óleo-vermelho, óleo-pardo, ipê (pau-d'arco) e roxinho; as chedas, arreias, malhais, gastalhos, meões e cambotas de sucupira, cujas fibras dão uma enorme resistência à torção; o eixo de macanaíba, sôbro-rosa, jacarandatã, sucupira, ipê, mas por excelência o óleo-vermelho; os chumaços de garapa, peroba-rosa e roxinho; os fueiros de quixabinha, laranjinha-do-mato, óleo-de-macaco e sapucainha.

Em São Paulo as madeiras mais usadas para a mesa e rodas são a cabriúva, a peroba, o jacarandá, a sucupira, o guarabu, o óleo-vermelho, a aroeira, a garapa, o faveiro; para os chumaços o tamboril, o capixingui, o peito-de-pomba, o guatambu.

No Paraná são de uso as mesmas de São Paulo, acrescentadas das essências denominadas araçá-vermelho, pitanga, guaçatinga, monjoleiro; para os fueiros usam a perobinha; para os chumaços o leiteiro. Em Campo Largo usam a imbuia nas rodas, a cabriúva ou guatambu no eixo, o sassafrás no cabeçalho, a guaçatinga nos fueiros (vara forte e flexível).

Em Santa Catarina os carros são feitos de canela, peroba, louro, cedro, gameleiro, ipê, sobraji e carrapato, madeira esta que torce, porém não quebra.

No Rio Grande do Sul, onde ainda rodam os carros antigos, as madeiras preferidas são: ipê, angico, guajuvira[20].

Em Minas Gerais, para a mesa e rodas usam o bálsamo, a sucupira, o ipê, o jatobá, o jacarandá, o angico, o pereiro, o roxi-

(20) No parágrafo referente à carrêta gaúcha daremos mais de espaço a relação das madeiras usadas em sua construção.

nho, a tajuba; para o soalho qualquer madeira branca; para os chumaços quaisquer madeiros moles e macios como a sambaíba, a taipoca, a umburana, o marmelinho; para os fueiros varas de pereiro.

Em Goiás empregam bálsamo, sucupira, angico, angelina, jatobá, garapa.

Em Mato Grosso usam a sucupira, o ipê ou piúva, o jatobá, o faveiro, o louro, a cangica para a mesa e rodas; peroba e bálsamo para os fueiros; cedro para o soalho da mesa; bálsamo, vinhático e jacarandá prêto para os cocões.

Certo, ainda outras madeiras são empregadas na construção das várias partes do carro cantador, aqui ou ali. Da enumeração acima, porém, verifica-se que as madeiras mais geralmente usadas em quase todo o Brasil são a sucupira e o pau-d'arco ou ipê. Isso, aliás, desde os tempos coloniais. Assim aparecem nas obras dos cronistas dos nossos primeiros tempos. De feito, no *Tratado Descritivo do Brasil em 1587* de Gabriel Soares de Souza, nos *Diálogos das Grandezas do Brasil* de Brandônio, na *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas* de Antonil, na *História da América Portuguêsa* de Sebastião da Rocha Pita, encontram-se referências ao emprêgo destas duas essências na construção dos carros de bois, sobrelevando notar as que tratam da sucupira (*Bowdichia virgilioides*), que o primeiro chama *sepepira*, o segundo *sapopira*, o terceiro *sapupira* e o quarto *supopira*. Interessante é registrar que, ainda hoje, o nome se adultera, no linguajar matuto, em *sebipira*, *sepipira*, *sibipira*, *sicupira* e *sipipira*[21].

c) *Dimensões, pêso e preço*

As dimensões dêste carro de bois são muito variáveis no Brasil. Entre outras razões da diversidade devemos assinalar a influência das condições naturais, a maior ou menor acidentação do solo, a natureza dos caminhos e estradas e até mesmo os usos locais.

Por via de regra, os carros das regiões planas são bem maiores que os das montuosas. Já Alberto Lamego Filho havia observado êste fato no Estado do Rio de Janeiro, escrevendo em sua monografia *O homem e o brejo*: "As rodas dos carros de Campos têm até dois metros de diâmetro, para que possam varar os atoleiros da planície: à medida que se vai caminhando para o norte do Estado e penetrando a zona montanhosa, verifica-se a gradual diminuição do seu diâmetro, até atingir pequenas dimensões nas zonas de Itaperuna e Pádua, de estradas tortuosas e íngremes a exigirem para maior segurança e facilidade no manejo o abaixamento do centro de gravidade".

(21) Segundo Teodoro Sampaio a palavra é derivada de *cibe-pira*, a alisada, a esfregada, alusão à madeira pesada, rija, que não fende e que recebe bom polimento. Carlos Teschauer diz que *sucupira* é corrutela de *cebe-pira* — a casca saliente.

ESTADOS	DIMENSIONAMENTO E CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DOS CARROS DE BOIS				
	Comprimento (m)	*Largura* (m)	*Altura* (m)	*Pêso* (kg)	*Preço* (Cr$) *
Amazonas	5,00	1,50	1,50	200 a 300	1.000 a 1.200
Pará	4,00 a 5,00	1,50	1,00	200	1.000 a 1.200
Maranhão	3,00	1,50	1,20 a 1,50	200 a 300	500 a 1.000
Piauí	5,00 a 6,00	1,50	0,80 a 1,20	300 a 450	300 a 500
Ceará(1)	3,00 a 4,00	1,00 a 1,50	1,00 a 1,54	200 a 500	500 a 1.500
Rio Grande do Norte	4,00 a 5,00	1,00 a 1,50	1,20 a 1,50	400 a 500	1.000 a 1.500
Paraíba	4,50 a 5,00	1,10 a 1,40	1,20 a 1,50	400 a 600	800 a 1.200
Pernambuco	4,00 a 5,00	1,20 a 1,50	1,00 a 1,50	200 a 500	500 a 1.200
Alagoas	4,00 a 5,00	1,00 a 1,20	1,00 a 1,20	300 a 500	300 a 500
Sergipe	4,00 a 5,00	1,20 a 1,40	1,00 a 1,20	350 a 500	450 a 600
Bahia	4,00 a 5,00	0,80 a 1,50	1,00 a 1,40	350 a 800	300 a 1.500
Espírito Santo	3,00 a 4,00	1,20 a 1,40	1,40 a 1,60	300 a 600	800 a 1.200
Rio de Janeiro	3,50 a 5,00	1,20 a 1,50	1,20 a 1,45	300 a 600	500 a 1.200
São Paulo	4,00 a 6,00	1,20 a 1,50	1,20 a 1,60	300 a 800	500 a 2.500
Paraná	3,50 a 5,00	1,00 a 1,50	1,50 a 2,00	300 a 600	1.000 a 2.000
Santa Catarina	4,00 a 5,00	0,80 a 1,50	0,90 a 1,50	100 a 400	300 a 1.000
Rio Grande do Sul(2)	—	—	—	—	—
Minas Gerais	4,00 a 5,50	1,00 a 1,60	1,00 a 1,60	300 a 800	500 a 1.500
Goiás	4,00 a 5,00	1,00 a 1,50	1,30 a 1,50	500 a 800	1.000 a 3.000
Mato Grosso(3)	3,00 a 5,00	1,00 a 1,30	1,20 a 1,50	—	1.000 a 3.000

(1) No Estado do Ceará o dimensionamento e características dos carros de bois apresentam-se muito variáveis.

(2) V. capítulo especial sôbre a "CARRÊTA GAÚCHA".

(3) E. DE SOUSA BARBOSA informa as seguintes cotações para os carros de bois: Tipo mineiro – Cr$ 2.500,00; Tipo paulista – Cr$ 1.500,00.

(*) Nota da Editôra, conforme *exposição* apresentada.

Por seu turno, o Dr. Heretiano Zenaide, falando-nos dos carros paraibanos, escreveu: "Os carros são geralmente fabricados em dois tipos; com rodeiros de seis palmos de altura para as fazendas de terras acidentadas; com rodeiros de seis e meio a sete palmos para as fazendas de terras chãs".

No mesmo sentido são as informações de Mato Grosso, acrescendo a diferença entre as carrêtas da planície paraguaia e os carros dos chapadões enladeirados: aquelas, não raro denominadas *pantaneiras*, têm rodas muito altas, às vêzes de dois metros de diâmetro, para que possam atravessar as *vazantes* e os *corixos* profundos; êstes têm diâmetro muito menor.

Quanto ao pêso, naturalmente varia com o tamanho e ainda de acôrdo com a qualidade dos materiais empregados em sua feitura, madeiras e partes de ferro. Tudo isso e mais a mão de obra e as condições econômicas locais influem no preço dos diversos veículos.

Com os dados que nos foram remetidos de tôdas as partes do Brasil pudemos organizar o quadro que aparece neste capítulo com as médias aproximadas dos tipos mais comuns.

O CARRO DE BOIS MODERNO OU, COMO DIZEM, CARRO DE RAIOS

Desde o segundo quartel do século XIX levantaram-se, aqui ou ali, várias vozes em favor da adoção de um tipo de carro rural mais leve, de maior capacidade, de rodas radiadas e eixo fixo. No capítulo anterior vimos a respeito os conselhos de C. A. Taunay (1839), a informação de João José Carneiro da Silva (1873), as iniciativas do Barão de Araruama, no sentido da substituição dos pesados e morosos carros de rodas maciças e eixo rolante por carros de rodas de raios e eixo fixo à *mesa*. A inovação foi-se generalizando em algumas zonas do Brasil, não raro relegando ao esquecimento o carro cantador. Êste carro modificado é hoje muito usado nas regiões açucareiras, onde os velhos engenhos, hoje chamados *bangüês*, cederam lugar às modernas fábricas de açúcar denominadas *usinas*. É para notar-se que êste veículo toma diferentes apelidos segundo os lugares, como sejam *cambona* na planície campista, *carretão* em alguns municípios de São Paulo (Monte-Mor, por exemplo), *carroça de boi* ou simplesmente *carroça* em Sergipe, *carro de raios* e *carrêta* em outros Estados. Conserva, porém, o simples nome de *carro de bois* em algumas partes como sejam, por exemplo, nos municípios paulistas de Guaratinguetá, Moji das Cruzes, Jacareí, Pindamonhangaba, Itirapina, São Roque, Lorena, Santa Rita, Socorro, Taubaté, etc.

Descrição da mesa e da rodagem

A estrutura da *mesa* do carro de raios é em quase tudo semelhante à do carro típico — o "carro cantador". Foram apenas supressas certas peças que se relacionavam com o rodado, como sejam os *cocões* e os *chumaços*, acrescentando-se-lhe outras, oriundas da fixação do eixo à mesa e da adaptação de freios mecânicos. Não assim, porém, na estrutura da rodagem: nesta, em vez de rodas maciças, rodas radiadas e independentes; em vez de eixo móvel de madeira, eixo de ferro fixo à *mesa*.

Tais modificações não obedecem a modelos iguais geralmente adotados — por isso nos limitaremos a transcrever algumas das informações que recebemos de regiões diferentes.

De Sergipe, onde êste veículo modernizado se chama *carroça de boi*, recebemos a seguinte informação do Cel. Gonçalo Rolemberg do Prado, operoso Prefeito de Maruim: "Maruim tinha em 1942 cento e vinte e sete carroças de boi, contra apenas três carros do velho tipo. A carroça de boi é um veículo mais rápido e mais possante, suportando carga até 2 500 quilos. As suas características são as seguintes — a mesa é composta de um cabeçalho grande e dois cabeçalhos pequenos, duas chedas, um cadeião e quatro cadeias. A plataforma da mesa onde fica o carreiro é composta de duas peças ligadas ao cabeçalho; na ponta do cabeçalho grande há uma argola que pega a corrente de ferro que serve de tiradeira para a junta imediata à do coice. As rodas compõem-se cada uma de sete voltas, quatorze raios, um cubo, uma bucha, uma chavêta, uma arruela; a roda é argolada, depois de feito o círculo, com uma barra de ferro de 2½ por 1½, quase sempre. Os cubos são argolados com quatro argolas cada um; o eixo é de ferro, quase sempre de 2½ e tem quatro grampos de ferro para segurá-lo na mesa".

Há ainda que notar nas carroças de bois de Sergipe que atrás da *mesa* é adaptada uma espécie de alavanca que, nos momentos precisos, atua sôbre as rodas, freando-as, aliviando destarte o esfôrço da junta do coice, que é o único freio do carro de bois típico.

Tipo semelhante a êste é o que se usa em Pernambuco.

Mais minudente é a descrição que se segue da *cambona* de Campos, no Estado do Rio de Janeiro, e que devemos à gentileza do ilustre industrial Fernando Pessoa de Queirós, da Usina do Oiteiro.

A *cambona* consta de quatro partes principais: *mesa, cabeçalho, rodas* e *eixo*. A *mesa*, de 1,45 m de largura e 3 m de comprimento, consta de: 2 chedas de madeira em pranchões de 10 centímetros de altura, por 35 de largura, com 3 m de comprimento; 8 fueiros de madeira de 5 por 5 centímetros, com 1,75 m de comprimento inclusive 0,35 m de espiga; 2 malhais (dizem maiares) de madeira de 10 por 12 centímetros, com 1,65 m de comprimento;

4 rêlhas de madeira de 3 por 15 centímetros, com 1,65 m de comprimento; 8 cavilhas de madeira para as rêlhas; 2 castanhas de barra de ferro batido de 3/8″ por 3″ com dois furos de 3/4″ em cada castanha; 4 parafusos de ferro, com 4 porcas, de 3/4″ por 15″; 1 parafuso semelhante de 3/4″ por 9″ com porca; 1 parafuso de 3/4″ por 10″ com porca na ponta e uma argola de ferro de 1/2″ por 4″ de diâmetro no pé.

O cabeçalho tem 10 centímetros de altura por 22 de largura, com 6 m de comprimento, apresentando na extremidade um espontamento em que acusa 10 centímetros de altura por 12 de largura; contém o *cabeçalho* 1 biqueira de barra de ferro de 1/2″ por 2″ e 2 chavêtas de madeira adaptadas na ponta para o engate da canga do coice.

As rodas de 20 centímetros de largura por 1,65 m de diâmetro constam de: 2 aros de ferro em barra de 3/4″ por 8″; 2 buchas de ferro fundido, cônicas, torneadas internamente, com 31 centímetros de comprimento; 6 cambotas de 9 centímetros de altura por 20 de largura (de madeira); 2 cubos de madeira de 35 centímetros de comprimento por 26 de diâmetro; 12 raios de madeira de 6 por 10 centímetros e com 71 centímetros de comprimento, inclusive as espigas, que são embutidas nos cubos e nas cambotas; 8 argolas de barra de ferro de 1/4″ por 1″ para reforçar os cubos. O eixo é de ferro, de 3″ com 2,50 m de comprimento; tem 2 moentes torneados nas pontas com o comprimento e diâmetro das buchas, 2 arruelas de ferro fixas na parte interna dos moentes para servirem de encôsto dos cubos e 2 porcas com *flanges* ou 2 chavêtas de ferro para as pontas do eixo[22].

Em vários municípios de São Paulo, como, por exemplo, Mococa, Paraguaçu, Pereira Barreto, Pôrto Feliz, etc., dão a êsse carro modificado o nome de carrêta. Segundo informes da Prefeitura de Pereira Barreto, as suas principais peças componentes são: "a mesa que compreende o estrado e o cabeçalho. O estrado é formado de duas peças laterais chamadas chedas e da peça central que é o cabeçalho, unidos entre si por seis peças de madeira, sendo que a da traseira se chama *recabém* e as demais travessas. As chedas levam seis furos para os fueiros que seguram a carga ou a esteira, quando se trata do transporte de cereais. O cabeçalho, que tem em geral 5,80 m de comprimento, com 15 por 15 centímetros de espessura na parte central, afina para as extremidades; na dianteira, onde se atrela a primeira junta, há uma peça parafusada que se chama *cabresto,* na qual se engata a corrente da segunda junta, havendo ainda um furo por onde passa a chavêta que serve para prender a canga do coice. As rodas da carrêta são de raios que se fixam nas cambas que lhes formam a circunferência e nos *cubos* ou *pinhões* que marcam o seu centro. Dentro dos cubos está uma

(22) Segundo informação do Dr. Alberto Lamego Filho a primeira *cambona* de Campos foi construída em 1915-1916 para a Usina Poço Gordo. Hoje, há centenas, na feracíssima planície.

peça chamada *bucha*, sôbre a qual giram as rodas. O eixo é fixo, ligado ao estrado, e é sempre de ferro, tendo em média 2 m de comprimento, com 2 polegadas de espessura. As cambotas são revestidas por uma chapa de ferro de 6 a 7 centímetros de largura por 2 de espessura." Em quase tôdas as zonas do seu uso acrescentam um breque metálico, para frear a *carrêta* nas ladeiras ou nos casos necessários[23].

A CARRÊTA DO RIO GRANDE DO SUL E DO SUL DE MATO GROSSO

Carrêta é o nome dado ao veículo rural tirado por bois no Rio Grande do Sul, quer se trate do velho carro de origem lusa, crismado de *carrêta portuguêsa*, quer do carro modificado, de rodas radiadas e eixo fixo à mesa ou caixa[24].

O nome carrêta não se circunscreve ao território rio-grandense: irradiou-se para o norte até São Paulo onde, em certos municípios, assim se denomina o carro de rodas de raios e eixo fixo de ferro; é ainda dominante no sul de Mato Grosso, cujos desbravadores principais foram os gaúchos que para ali emigraram em conseqüência das lutas civis travadas no Rio Grande, na primeira década republicana.

Se a *carrêta* do Rio Grande do Sul é, em verdade, um veículo semelhante ao que acabamos de descrever sob o título de "carro de bois moderno", todavia merece especial e demorado registro.

Nascida na época colonial, cedo a sua estrutura se modificou e, com o andar do tempo, passou a ter particularidades que lhe impuseram as condições do meio, os objetos do transporte e até os materiais de sua construção. Mais ainda: a carrêta sugere evocações do passado e da áspera vida do campo desde as origens do povoamento do continente de São Pedro. Ela é, do mesmo passo, uma expressão da conquista da terra e um elemento de lembranças históricas inapagáveis.

Poetas e prosadores, escritores de todos os matizes, celebram-na amiúde em seus livros: foram secularmente "errantes anéis de fileira que ligava vilas e cidades", "espalhando nos campos a abundância e suprimindo o deserto"; "seguiram a linha ascensional do povoamento rio-grandense", "assinalavam o roteiro do comércio",

(23) Tratando das modificações que tem sofrido o "carro cantador" na Paraíba, o usineiro Dr. Heretiano Zenaide, de Alagoa Grande, escreveu-nos: "É freqüente o aproveitamento de jogos de rodas de caldeiras locomóveis, com as cambotas, os raios e o eixo de ferro, às vêzes montados em rolamentos. Em tais casos sòmente a mesa ou leito é de madeira. Há cêrca de um decênio foram importados neste município, dos Estados Unidos da América do Norte, vários rodeiros de raios e eixos de ferro, montados em rolamentos com cêrca de dois mil quilos de capacidade, grande aperfeiçoamento dos carros comuns de madeira".

(24) Segundo informação do Eng.º João Protásio Pereira da Costa, são raras, no Estado, as carrêtas de eixo rolante — cantadoras. Talvez, hoje, sòmente sejam encontradas no município de Tôrres.

e por muitos janeiros viajaram "as famílias gaúchas sob o côlmo protetor da quincha tostada aos sóis e trabalhada dos minuanos". E ainda hoje, na verde e opulenta campanha do Rio Grande do Sul, como escreveu o inspirado AUGUSTO MEYER,

> "A carrêta avança, parada no tempo
> gemendo a mágoa da roda vagarosa,
> verão e inverno, tôldo curvo humildemente
> passivamente estrada fora".

ou como cantou VARGAS NETO, na sua lira de ouro,

> "Lembrando a viagem constante da saudade
> Carregando o passado pra o presente".

A *carrêta* faz parte do patrimônio moral e histórico dos bravos lidadores dos pampas: a carrêta e o cavalo, porque se êste serve, como disse Nogueira Leiria, ao homem do campo em tôdas as suas atividades, a carrêta lhe terá sido mais útil do ponto de vista coletivo e social.

Disso é prova irretorquível o desvêlo, a diligência e até um quê de meiguice com que me responderam os gaúchos às perguntas do "inquérito" que lhes enviei para o exato conhecimento de sua estrutura e funcionamento.

Descrição da mesa e do rodado

A *carrêta* rio-grandense consta de duas partes principais — a *mesa* e o *rodado.*

A *mesa* compreende o *leito* ou *estrado* sôbre o qual se coloca a carga que se quer transportar e o *cabeçalho* (*cabeçaio* como dizem os guascas).

A *mesa* pròpriamente dita, o tabuleiro de *carrêta,* de regra de forma retangular, é constituída das seguintes peças: *chedas* — as duas guardas laterais e retilíneas da armação; *cadeias,* em número de quadro a seis — travessas de madeira que ligam as *chedas* entre si e ao *cabeçalho,* embebendo-se em furas retangulares abertas na face interna das mesmas chedas; *recavéns dianteiro*[25] e *traseiro* — semelhantes às travessas, às vêzes chamados *travessões*: limitam a *mesa* na frente e atrás e se prendem ao *cabeçalho* por parafusos que se embutem nas *chedas.*

O *cabeçalho* é uma peça de madeira de lei, inteiriça e esquadriada, que constitui a longarina central da *mesa,* ficando parte no

(25) Na região fronteiriça com o Uruguai o *recavém dianteiro* tem o nome de *pértico* — alteração de *pértigo,* nome do *cabeçalho* no Uruguai e na Argentina. Informação do Agrônomo Paulo Anes Gonçalves. V. o *Vocabulário de la Carreta Criolla* de BARTOLOMÉ J. RONCO.

centro do estrado e parte prolongada para a frente, até o comprimento necessário ao atrelamento da primeira junta de bois, chamada do coice; na extremidade dianteira do *cabeçalho* abre-se uma fura vertical por onde passa a *chavelha,* que serve para segurar a canga do coice por meio de uma corda de couro chamada *tamoeiro.*

A *mesa* ainda contém as seguintes peças: *assoalho, fueiros, cevas, muchachos, mata-boi* e, às vêzes, *tolda.*

Assoalho ou *soalho* é o enchimento do quadro da mesa, feito em geral com quatro tábuas, assentes longitudinalmente sôbre as *cadeias.*

Fueiros são quatro a seis varas roliças de cada lado da *mesa* que se embebem em furos[26] abertos nas chedas, no sentido vertical e que servem para amparar lateralmente as cargas, seja por si sós, seja porque se lhes prendem taipais, chamados geralmente *cevas.*

As *cevas* são anteparos feitos de tábua, de cipó, de taquara rachada ao meio ou mesmo de palhas prêsas entre taquaras rachadas ao comprido, de modo que se improvise uma espécie de caixa necessária para o transporte de produtos miúdos ou a granel.

Os *muchachos*[27] são dois pontaletes de quase um metro de comprimento, de madeira roliça, que servem para escorar na frente e atrás a *carrêta*: daí haver o *muchacho dianteiro* e o *traseiro; o* dianteiro é conduzido, prêso por tentos de couro, ao cabeçalho, junto à ligadura da canga do coice; o traseiro é prêso a meio da parte posterior da *carrêta.* O primeiro tem grande e constante utilidade, pois sôbre êle descansa o pêso da *carrêta* quando parada, aliviando-se desta maneira o pescoço dos animais; o segundo evita que a carrêta empine; ambos servem para manter a *carrêta* em posição horizontal, quando desatreladas as juntas ao fim do trabalho.

Mata-boi é a corda de couro ou o arame com que se amarra a mesa do eixo[28].

Tolda ou *tôldo* é uma cobertura que se superpõe à *mesa* da *carrêta.* Esta cobertura apresenta duas formas principais: ora em abóbada, ora em cumeeira. No primeiro caso, constrói-se com arcos paralelos de madeira (às vêzes cipós) ou de ferro, atados às pontas superiores dos fueiros, correndo sôbre êles delgadas ripas longitudinais; no segundo, quando a tolda tem a forma de um telhado de duas águas, a armação se faz por meio de traves de madeira que se ligam em ângulo na cumeeira, correndo longitudinalmente sôbre elas as mesmas ripas delgadas. A cobertura é feita mais comumente de capim santa-fé (*Panicum prionitis* Nees.), usando-

(26) O Prefeito de Itaqui, município fronteiro à Argentina, informou-nos que êstes furos das *chedas* são em sua zona chamados *escopiadura* pelos carpinteiros. Mais uma palavra castelhana, ou seja — *escopleadura* ou *escopladura* (Espasa) que atravessou a fronteira e, aportuguesada, passou a dominar em território brasileiro.

(27) *Muchacho* é vocábulo castelhano que, como tantos outros, atravessou a fronteira para designar o mesmo acessório da carrêta. Como no Rio Grande do Sul, na Argentina e Uruguai há o *muchacho delantero* e o *trasero.* V. BARTOLOMÉ J. RONCO, op. cit. WÁLTER SPALDING afirma que, na região serrana, não é conhecida a palavra *muchacho:* chamam *pontalete.*

(28) Mata-boi é platinismo. "Mata bueyes", escreve BARTOLOMÉ J. RONCO, "las grampas que sujetan el ege a los limones". *Mata-boi* em outros Estados do Brasil tem sentido inteiramente diferente. Vêde *Vocabulário* anexo a êste Livro.

se ainda a tiririca, o sapé, a tabua, o jerivá; ainda pode ser de couro, de lona e até de zinco[29]. Os lados da *carrêta toldada* são fechados com os mesmos materiais da cobertura ou ainda com tábuas e zinco. As *carrêtas toldadas* são as mais características e històricamente as mais antigas: são também as mais cômodas e as que mais protegem as cargas contra as intempéries[30]. Por isso mesmo as *carrêtas toldadas* eram e são as mais próprias para as longas viagens, enquanto as destoldadas são mais empregadas nos serviços diários das estâncias.

Rodado é têrmo muito freqüente no Rio Grande do Sul para denominar o que, no resto do Brasil, se chama mais comumente *rodeiro* ou *rodeiros*: o *rodado* da *carrêta* compõe-se de duas rodas conjugadas por um eixo. As rodas são radiadas e se formam das seguintes peças: *maça, buzina* e *contrabuzina, cambotas, raios* e *chapa.*

Maça é a parte central da roda: é um bloco feito do cerne de uma madeira resistente, de forma cilíndrica, para onde convergem os raios que a ligam às cambotas e no qual se abre um furo para receber a ponta do eixo; não raro, cobre-se o bordo exterior da *maça* com um anel de ferro de quatro a cinco centímetros de largura chamado *arco da maça*: é um refôrço para a madeira.

Buzina é o orifício do cubo da roda ou *maça* onde se embebe a extremidade do eixo; quando êste orifício se gasta pelo atrito, ficando o eixo com muita folga, é revestido internamente por um tubo de ferro fundido, de forma tronco-cônica, chamado *contrabuzina.* A *contrabuzina* serve, pois, para proteger o interior da *maça* contra o atrito do eixo.

Cambotas são as pinas que formam a circunferência da roda, em regra cinco a oito, ou seja em número proporcional ao tamanho da mesma roda; são feitas a serra, preferindo-se entre as madeiras empregadas o angico por ser mais fácil de trabalhar[31].

Raios são as peças de madeira de lei, em número variável de *doze* a *dezesseis*[32], que ligam, em forma de leque, a *maça* às *cambotas,* onde se embebem.

Chapa é o aro de ferro, de doze a quinze centímetros de largura por um e meio a dois de espessura, que cinta tôda a circunferência da roda, mantendo a coesão das cambotas e evitando o seu desgaste no atrito com o chão das estradas. Esta chapa é colo-

(29) Consultados vários confrades do Rio Grande do Sul a respeito da cobertura da carrêta, tivemos informes discordantes: WÁLTER SPALDING diz que lona e tábuas só se usam nas colônias estrangeiras e que a cobertura de zinco é luxo pouco usado e bem moderno. LUÍS CARLOS DE MORAIS, entretanto, diz que não é raro o fato de ser a carrêta coberta com zinco, sendo até muito comum na região missioneira, onde essas carrêtas são empregadas no transporte de erva-mate. Confirmando êste informe escreveu CONTREIRAS RODRIGUES: "Na fronteira do Sul são mais comuns as toldas de zinco, que conheço desde a infância. Ali não há tolda de lona para a carrêta e sim para grandes carroções puxados por cavalos, em geral dez".

(30) Primitivamente as toldas eram de couro, como de couro eram as portas das casas e quantos outros utensílios.

(31) Entretanto tivemos informação de que o angico é preferido porque tais arcos de circunferência se moldam mais fàcilmente nas voltas naturais da madeira.

(32) CONTREIRAS RODRIGUES informa que se pode considerar doze raios como o máximo e que dezesseis é exagerado.

cada a rubro: caldeado o aro, é deitado sôbre uma fogueira, prèviamente preparada[33]; o ferro dilata-se ao calor e, quando em brasa, se adapta prestes ao *camboteado*, jogando-se-lhe imediatamente água fria para que o metal volte ao seu estado natural; assim se obtém o apêrto necessário da *chapa* sôbre as *cambotas;* a operação, que exige boa prática, é em tudo semelhante à da ferragem dos carros de bois do Nordeste[34].

O eixo é uma peça de madeira resistente que une duas rodas: sôbre êle descansam as *chedas*, que nesta parte são mais altas, em forma de munhões; termina por duas extremidades de forma tronco-cônica para que se introduzam nas *buzinas* da *maça*, firmando-se às rodas por uma ou duas *cavilhas* de madeira ou de ferro, que atravessam em furos a parte excedente da maça. O eixo é fixo à *mesa*: na maior grossura das *chedas*, chamada *paitos das chedas*, abrem-se cavidades quadradas[35] para ajustar-se ao eixo, reforçando a junção cordas de couro, arame, até mesmo presilhas de ferro, passadas entre as *cadeias* e o corpo do eixo, chamadas, como já vimos — *mata-boi*. O comprimento do eixo varia com o tamanho da *carrêta*: o de uma *carrêta inteira* tem dois metros e sessenta e seis centímetros de extensão, sendo um metro e trinta e dois para a mesa, 0,46 para a maça, 0,06 para a cavilha e 0,08 para a ponta.

Para evitar o desgaste da parte do eixo introduzida no orifício da *maça*, quando esta é forçada pela *contrabuzina*, colocam numa ranhura aberta na parte inferior da madeira do eixo uma peça de ferro, ou aço, de 30 a 40 centímetros de comprimento por 3 a 4 de largura, e 5 milímetros de espessura, chamada *varilha*. Também para proteger a *cavilha* de madeira que segura a roda ao eixo do desgaste colocam, entre ela e a *maça*, uma arruela de ferro; outras vêzes, para que se não desgaste a *maça* pelo atrito da *cavilha*, põe-se uma chapa de ferro chamada *rondana*.

Como se vê da descrição supra, a *carrêta* do Rio Grande do Sul tem rodas radiadas e independentes, isto é, giram sôbre as extremidades do eixo.

Madeiras empregadas na construção das carrêtas rio-grandenses

De acôrdo com as informações que recebemos de várias zonas do Estado, as madeiras mais empregadas na feitura das suas diferentes peças são:

(33) A chapa, na fronteira do Sul, se chama também *janta*, por influência platina. Bartolomé J. Ronco registra, no seu *Vocabulário* Llanta e Yanta — "o arco de ferro que cobre a circunferência da roda".

(34) Segundo informes de L. Carlos de Morais e Contreiras Rodrigues o combustível mais usual na Campanha para êsse efeito é o excremento bovino ou eqüino, bastante sêco, o qual produz muitas calorias.

(35) Denominam estas cavidades *ampulgueiras* ou *impulgueiras*.

Cabeçalho, chedas, cadeias e recavéns	ipê ou piúva (piúna), angico, cabriúva, marmeleiro, guajuvira, batinga.
Assoalho	— pinho e açoita-cavalo.
Fueiros	angico, amarilho, batinga, guajuvira.
Chavelha	— angico, guajuvira (cerne) e ipê.
Muchachos	— qualquer madeira.
Cambotas	— principalmente angico, podendo ser de ipê.
Raios	— ipê, angico, guajuvira.
Maça	— ipê, principalmente.
Cavilha	— ipê, angico.
Eixo	batinga (baitinga) principalmente, e depois grapiapunha, catiguá ou cataguá, angico-branco, porque o vermelho esquenta muito, guabiju, pitangueira-preta, etc.

Dimensões, pêso e preço

As carrêtas rio-grandenses dividem-se em quatro tipos quanto ao tamanho, designados pelos nomes de *carrêta inteira, carrêta três quartos, meia carrêta* e *carrêta um quarto.*

Segundo as informações do Sr. Heitor Domingues, embora não haja bitolas *standard,* pode-se caracterizá-las do seguinte modo:

A *carrêta inteira* pesa 450 quilos, tem uma capacidade de carga até 1 500 quilos, com 16 palmos de comprimento, por seis de largura e dez de altura; suas rodas têm oito palmos de diâmetro, por vinte e seis de circunferência; custa mais ou menos mil a mil e duzentos cruzeiros, conforme a madeira e o apuro da obra.

A *carrêta três quartos,* também chamada por alguns *carretão,* a mais usada, pesa 375 quilos e tem uma capacidade de carga até 1 050 quilos; tem 14 palmos de comprimento, seis de largura e nove de altura; suas rodas têm sete palmos e meio de diâmetro; custa mais ou menos oitocentos cruzeiros.

A *meia carrêta* pesa 300 quilos e pode carregar até 750 quilos; tem 12 palmos de comprimento, cinco de largura e cinco de altura; o diâmetro das rodas é de seis e meio palmos; custa mais ou menos setecentos cruzeiros.

A *carrêta um quarto* pesa 225 quilos e pode carregar até 450 quilos; tem dez palmos de comprimento, por cinco de largura e cinco de altura; o diâmetro das rodas é de cinco e meio a seis palmos; custa mais ou menos seiscentos cruzeiros[36].

(36) As alturas aqui referidas são de carrêtas destoldadas.

É de uso ainda no Estado uma *carrêta* pequena, chamada *carretinha,* de regra puxada por uma só junta de bois, dirigidos por meio de rédeas denominadas *rejeiras* ou sejam sovéus de couro torcido com ou sem pêlo, amarrados em volta de uma aspa e da orelha externa dos animais. Estas *carretinhas* são freqüentes nas vilas e povoados para o transporte de lenha, carvão e legumes, tendo, neste caso, uma caixa de tábuas de pinho[37].

A *carrêta* rio-grandense domina como veículo rural no sul de Mato Grosso e no Território de Ponta Porã: de feito, ao sul da linha leste-oeste assinalada pelos trilhos da Noroeste do Brasil, ou seja nos municípios de Corumbá, Miranda, Aquidauana, Campo Grande, Ponta Porã, Bela Vista, Murtinho, etc., quase só se vê rodando pelas estradas, ou no serviço interno das fazendas, a *carrêta* gaúcha. Para o norte desta linha reina o velho carro de bois, tipo mineiro. Nos municípios mato-grossenses de Três Lagoas, Campo Grande, Aquidauana e Corumbá encontram-se os dois tipos de veículos tirados por bois — o *carro cantador* e a *carrêta.* Na faixa fronteiriça com o Paraguai, em terras do Território de Ponta Porã, aparecem também as *carrêtas* paraguaias, distintas das rio-grandenses por certos característicos na estrutura e pelo seu atrelamento.

A presença da carrêta gaúcha nessa região explica-se pelo fato de haver sido penetrada por grande número de rio-grandenses logo após a luta civil que lavrou no Rio Grande de 1893 a 1895. Rezam as crônicas dessa emigração, determinada por motivos políticos, que muitas famílias dêsse Estado se transportaram para o sul de Mato Grosso em suas próprias carrêtas, varando dezenas e dezenas de léguas.

Nas descrições da *carrêta* que nos enviaram os patrícios de Ponta Porã, de Bela Vista e da região chamada Nhecolândia, no município de Corumbá, verifica-se a semelhança entre uma e outra: há, entretanto, diferenças, notando-se, ademais, a influência paraguaia em sua nomenclatura.

Exemplifiquemos:

Enquanto no Rio Grande do Sul o *eixo da carrêta* é geralmente de madeira, no sul de Mato Grosso é mais comum o de ferro. O *eixo*, informa-nos o digno fazendeiro Mário Mendes Gonçalves, "é uma só peça de ferro, sôbre a qual se fixa a *mesa da carrêta,* sendo de formato quadrado, com a grossura de 5 × 5 centímetros, pouco

(37) A propósito do têrmo *carretinha* informou-nos CONTREIRAS RODRIGUES: "*carretinha,* no sul do Rio Grande, significou principalmente, no tempo das *diligências,* e antes dos *breques,* uma carruagem feita de tábuas, tôda fechada, com duas janelas de guilhotina de cada lado, com assentos laterais, fronteiros, de duas rodas, dois cabeçalhos paralelos, entre os quais se atrelava um cavalo. Servia para condução particular das famílias dos estancieiros. Depois apareceram os *breques* de quatro rodas, toldados e forrados de couro da Rússia (sola preta). Alguns chamavam *carretilha* a êsse veículo puxado por cavalos, geralmente três e, em grandes viagens, com mudas por diante." Provàvelmente é a uma dessas *carretilhas* a que se refere WÁLTER SPALDING quando diz que o bravo General OSÓRIO, na guerra do Paraguai, usava uma delas e que teve oportunidade de ver uma tôda revestida de madeira e pintada que pertenceu à família do grande brasileiro. O nome *carretinha* designa, no sul de Mato Grosso, uma carroça, puxada por um só boi colocado entre dois varais (Informação do Dr. Aral Moreira, de Ponta Porã).

mais ou menos, com as duas extremidades redondas, que se afinam à medida que alcançam as pontas. O *eixo* é introduzido nas buchas, as quais têm o mesmo formato das pontas do *eixo,* isto é, afuniladas. Nas partes em que o eixo começa a arredondar-se, e nas pontas, colocam-se também duas peças de ferro chamadas *redondelas.* Finalmente, na ponta do *eixo,* há um furo onde se coloca outra peça de ferro chamada *tarugo* ou *cunha;* esta peça firma o conjunto do *rodado* ao *eixo* sendo que as duas *redondelas,* uma interna e outra externa à *maça,* forçam o *rodado* a girar num só lugar".

De acôrdo com as minuciosas informações do mesmo fazendeiro, confirmadas pelas do Dr. Aral Moreira, ilustre advogado e também ervateiro na mesma região, o *cabeçalho* ou varal da carrêta é, não raro, denominado *pértigo* ou *pértico;* o aro de ferro que cinge o *camboteado,* a *chapa,* é dito *lhanta* (Em Corumbá — *janta*); as peças de ferro de forma cilíndrica que formam os orifícios das *maças* se dizem *buchas,* falando ainda o primeiro em *quartilhas* — duas varas de cerne de madeira, roliças, com mais ou menos oito centímetros de circunferência, que se colocam de cada lado do varal, amarradas à *mesa* da carrêta e na canga, por cordas de couro, e cuja utilidade é firmar a junta do coice[38].

O Dr. Aral Moreira fala de *carrêtas inteiras* de capacidade até para duas toneladas de carga, e de *meias carrêtas,* com capacidade até 750 quilos. Entre estas dá notícia das que apelidam *carrêta chiqueiro,* ou seja uma *meia carrêta* fechada por um gradil, tendo na culatra uma espécie de corrediça, própria para a condução de animais vivos (carneiros, porcos, aves, etc.); às vêzes se lhe adapta uma divisão horizontal, formando dois andares; põem cochos para água e alimentação dos animais transportados, no caso de viagens longas.

Por sua vez o Dr. Gastão de Oliveira, proprietário da fazenda Berenice, no município de Corumbá (Mato Grosso), informa-nos que a carrêta usada em sua zona é, às vêzes, crismada de *carrêta pantaneira,* em virtude de suas rodas muito altas, geralmente de dois metros de diâmetro, o suficiente para atravessar as águas do pantanal e dos *corixos.* E nos manda as seguintes dimensões de uma *carrêta pantaneira* típica:

Comprimento da mesa	3 metros, sendo o cabeçalho livre de 2,75 m.
Altura das rodas	2 metros.
Largura das cambotas	0,10 m × 0,07 m.
Largura do ferro ou *janta*	0,07½ m × 0,01 m.
Maça	0,30 m × 0,35 m.
Cheda	0,16 m × 0,09 m.
Cabeçalho	0,15 m × 0,11 m.

(38) Os nomes *pértigo, lhanta, bucha* são platinismos, todos registrados no *Vocabulário de la Carreta Criolla,* de BARTOLOMÉ J. RONCO.

Dando-nos substanciosas informações a respeito dos veículos tirados por bois no município de Campo Grande, um dos mais prósperos do grande Estado central, o Engenheiro Carlos Martins Costa nos enviou os seguintes dados sôbre as dimensões do tipo usual da *carrêta* e sôbre o material empregado na oficina de carrêtas da cidade:

Dimensões:

Comprimento	5,80 m (3 m de mesa e 2,80 de cabeçalho).
Largura	2,20 m de ponta a ponta do eixo.
Altura	1,90 m, inclusive a ceva (0,80), sem tolda.
Pêso	400 a 500 kg.
Mesa	3 m por 1,40 de comprimento e largura.
Rodas	1,70 m de diâmetro.
Chapas	3″ por ½ de largura e espessura (polegadas).
Eixo	2 $^{3}/_{4}$ quadrado (polegadas).

Material:

Chapas e eixo	— ferro batido
Buzina	— ferro fundido
Cambotas, raios e mesa	— ipê
Maça	— cambaru.

Êste mesmo ilustre colaborador sintetizou nos seguintes itens as vantagens da carrêta sôbre o carro de bois típico:

a) é muito mais leve;

b) é mais barata;

c) é mais econômica, podendo ser tirada até por uma só junta de bois;

d) oferece mais possibilidades de reparos apressados;

e) sendo mais leve, em caso de tombamento, pode ser levada fàcilmente à posição normal;

f) por ser mais leve, conserva melhor o material dos arreios que pouco se partem;

g) ao contrário do carro, que exige um carreiro a pé, pode ser dirigida não só a pé como a cavalo e de dentro da mesma;

h) os bois da carrêta não estranham geralmente a troca dos carreiros;

i) a carrêta pouco estraga as estradas.

A CARRETILHA

ROQUE CALLAGE, dentre os maiores escritores regionalistas do Rio Grande do Sul, no seu *Vocabulário Gaúcho* (2.ª ed. – 1928), registra o têrmo *carretilha,* definindo-o: "pequena carrêta toldada, coberta de zinco, mais ou menos bem pintada e puxada por uma só junta de animais, que serve para condução de famílias na campanha".

LUÍS CARLOS DE MORAIS, no seu *Vocabulário Sul-rio-grandense,* limita-se a dizer que é uma pequena carrêta para transporte de pessoas.

Falando do passado gaúcho, o Dr. SEVERINO DE SÁ BRITO, em seu interessante livro *Trabalho e Costumes dos Gaúchos,* escreve, à pág. 9: "As famílias da campanha daquele tempo viajavam em carretilhas de bois, que representavam um pequeno aposento fechado, com porta atrás e janelas laterais".

Não desafinam destas referências as informações que recebemos dos nossos colaboradores do Rio Grande: a *carretilha* é uma espécie de carrêta típica, feita especialmente para o transporte de pessoas e famílias na campanha. Seus traços característicos são: tolda de palha, ou, mais comumente, de zinco, fechada nos quatro lados por tábuas, nas quais se abrem dianteira e lateralmente pequenas janelas corrediças, tendo na parte posterior uma porta de entrada; no interior há bancos, colchões ou pelegos para a acomodação dos passageiros; em regra a caixa era pintada de azul ou vermelho (tintas baratas), algumas ostentando desenhos ornamentais; puxada por uma ou mais juntas de bois.

Honrando-nos com os valores de seu conhecimento a respeito das coisas do Rio Grande do Sul, o Dr. A. A. Borges de Medeiros escreveu-nos sôbre a carretilha: "Até meado do século passado usava-se a *carretilha* no transporte de famílias ou de doentes, e só desapareceu quando se tornaram vulgares os carros de duas e quatro rodas puxados por muares ou animais cavalares.

A *carretilha* tinha a mesma forma da *carrêta,* com a diferença de que a construção e o material eram mais esmerados. Com efeito, a tolda e os lados se faziam de tábuas bem aparelhadas e ajustadas que formavam seguro abrigo contra as chuvas e ardentias. Janelinhas laterais permitiam a entrada da luz e ar, e a portinhola de duas fôlhas podia ser aberta ou fechada, à vontade. A *carretilha* era pintada de côres vivas".

Com a introdução dos novos meios de transporte, foram rareando as carretilhas nas estâncias de cuja paisagem fizeram parte por tantos janeiros. Ainda no fim do século XIX rodavam nos campos do Rio Grande do Sul dezenas de carretilhas: visitas, car-

reiradas, festas, nos povoados e cidades, viagens de todo o gênero, mobilizavam, até há poucos anos, as garridas carretilhas gaúchas[39].

Aqui abrimos espaço à publicação do estudo que sôbre a carrêta nos foi enviado pelo Eng.º Alfredo Pirajá Weyer, devotado pesquisador da vida e dos costumes gaúchos, ilustrando o seu trabalho os desenhos que se lhe seguem e completam segundo a indicação das figuras. "A carrêta de bois é um veículo ainda muito usado na campanha do Rio Grande do Sul, representando mesmo um dos aspectos típicos das estradas da campanha.

É um veículo de simples construção, mas resistente, adaptado à sua finalidade, que é o transporte de mercadorias e produtos pelas estradas mal delineadas das coxilhas, estradas geralmente feitas pelas próprias rodas das carrêtas e quando nalgum lugar se tornam intransitáveis, as próprias rodas vão formar uma outra estrada, contornando o lugar onde quiçá se tenham formado atoladouros.

As estradas, na zona pastoril do Rio Grande do Sul, em geral, se estendem em longas linhas sinuosas, subindo e descendo coxilhas, contornando cerros e evitando banhados ou pantanais. Em grande parte, a fim de não serem invadidos os campos, já se encontram extensos "corredores", limitados dos dois lados por "aramados", cêrcas de arame farpado, dentro de cuja abertura as carrêtas fazem a sua própria estrada, que não é nivelada nem conta com obras de arte correntes, a não ser algum bueiro em alvenaria de pedra, para dar escoamento às enxurradas nalguma baixada do caminho.

Partes componentes da carrêta

A carrêta de bois usada no Rio Grande do Sul é composta de diversas partes, que a seguir serão discriminadas e descritas:

1.º) **Chedas** — São duas peças laterais (Fig. I, n.º 1), com 3,25 metros de comprimento, que, unidas pelas cadeias e recavéns, formam assim a chamada "Mesa da carreta". Estas duas peças recebem todo o pêso da carga e descansam diretamente sôbre o eixo, ao qual são unidas pelas empulgueras.

2.º) **Empulgueras** — São dois recortes quadrados, um em cada cheda e dois no eixo, de modo a unirem êste às chedas (Fig. I, n.º 6 e fig. II).

3.º) **Recavéns** — São duas travessas resistentes, que ligam as extremidades das chedas (Fig. I, n.º 2). Os recavéns são embutidos nas chedas e presos pelos fueiros da extremidade (Fig. I, n.º 7).

(39) Observou-nos Contreiras Rodrigues que as carretilhas foram substituídas pelos *breques* e carrinhos de quatro rodas. A multiplicação das *diligências*, que só eram usadas por emprêsas de transporte de passageiros, também contribuiu para o desaparecimento das *carretilhas* que eram veículos particulares. A *diligência* era uma carretilha grande, forrada e ladeada de tábuas, com janelinhas, estribo para subir e assentos laterais fronteiriços. Só diferia em que, em vez de duas rodas, tinha quatro e em vez de varas, tinha lança e era puxada por dez cavalos e um *quarteador* na frente para dar-lhe a direção.

4.º) **Cadeias** — São cinco travessas, lisas, menos resistentes do que os recavéns, que completam a ligação das chedas (Fig. I, n.º 3).

5.º) **Fueiros** — São doze paus quadrados ou redondos, com mais de um metro de altura, embutidos, em posição vertical, seis em cada cheda, como guardas laterais da mesa da carrêta (Fig. I, n.º 4).

6.º) **Cabeçalho** — E' uma peça de seis metros de comprimento e com uma espessura que varia de 14 × 15 a 15 × 16 centímetros. O cabeçalho é prêso aos recavéns por meio de grampos de ferro, com porcas. Na parte que fica junto à mesa da carrêta, o cabeçalho tem cinco furos, por onde passam as cadeias que ligam as chedas (Fig. I, n.º 5).

7.º) **Rodas** — A carrêta tem sempre duas rodas, composta cada uma de uma chapa de ferro (Figs. III e IV, n.º 1), cinco cambotas (Fig. III, n.º 2), dez raios (Fig. III, n.º 3), presos dois em cada cambota, uma maça (Fig. III, n.º 6). Na maça duas ou quatro argolas, argolões de ferro (Figs. III e IV, n.º 4). Êsses argolões, bem como as chapas, são colocados quentes. Esfriados adaptam-se perfeitamente à roda, dando-lhe a consistência e resistência, comprimindo as suas partes em um todo. No Rio Grande do Sul não são usadas as rodas de disco, salvo nas "zorras", a que faremos menção mais adiante. O furo central, na maça, chama-se buzina. Quando a buzina aumenta, com o desgaste pelo muito uso, põe-se um enchimento da mesma madeira, que se chama contrabuzina.

8.º) **Eixo** — E' um pau roliço, de madeira especial, com uma espessura, mais ou menos, de 18 a 20 cm e um comprimento de 2,60 m a 2,65 m. O trabalho feito no eixo é sòmente o feitio da empulguera, o preparo nas pontas, para receber a roda e a abertura para a cavilha. De resto é falquejado tôscamente. O eixo é embutido nas chedas (Fig. II) pela empulguera e depois amarrado à mesa por uma corda chata, bruta.

9.º) **Mata-boi** — E' uma corda bruta, com cabelos, que serve para amarrar o eixo à mesa da carrêta (Fig. VII). Estas amarrações são feitas na cadeia do meio. É usada uma corda chata, bruta, bem molhada, fortemente atada e que, depois de sêca, não pode mais ser desatada. O mata-boi, juntamente com o eixo, também prende a ponta da varilha que vai embutida neste mesmo eixo.

10.º) **Varilha** — São duas pequenas chapas de ferro, com cinco centímetros de largura e 1 centímetro de espessura, por, mais ou menos, 82 centímetros de comprimento, colocadas uma em cada extremidade do eixo (Fig. V). Estas varilhas são colocadas sôbre a ponta do eixo, pelo lado de baixo, nas partes que entram na roda, sobressaindo da cheda, para o lado de dentro, permitindo seja atada juntamente com o eixo à cheda pelo mata-boi. As varilhas, além de serem amarradas ao eixo pelo mata-boi, têm as pon-

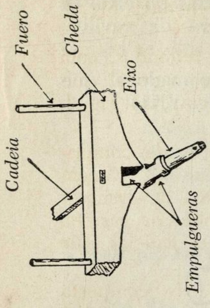


Fig. II

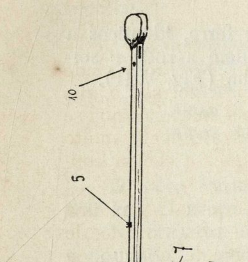


Fig. I

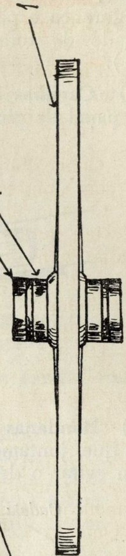


Fig. IV

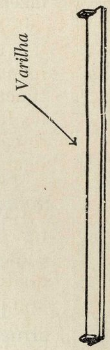


Fig. V

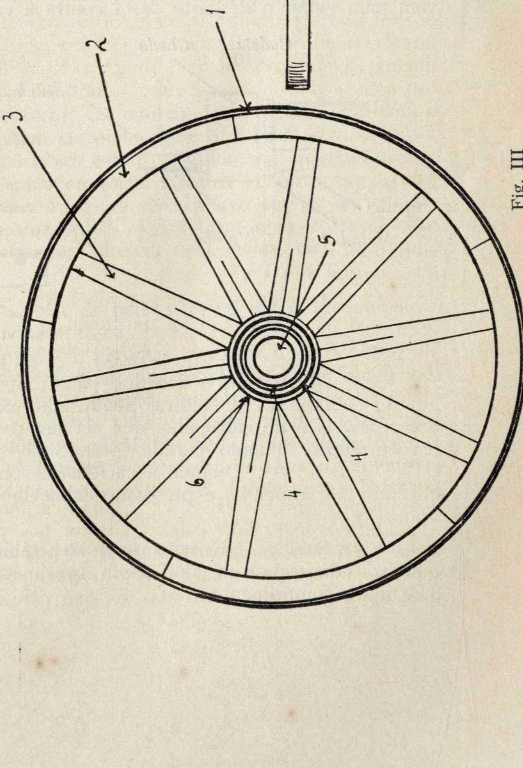


Fig. III

tas viradas, de modo a penetrarem na madeira do eixo, oferecendo maior segurança e portanto maior resistência às pontas do eixo. A extremidade de fora é embutida junto à abertura da cavilha. (Fig. VI).

11.º) **Cavilhas** — São duas pequenas peças de madeira, que fazem o papel de pinos, para segurarem a roda (Fig. VIII).

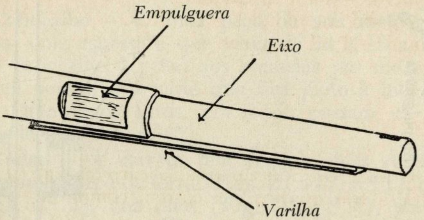


Fig. VI

12.º) **Rondanas** — São argolões chatos, de ferro, idênticos a arruelas, que, juntamente com as cavilhas, prendem a roda e servem para evitar o desgaste desta contra a cavilha (Fig. VIII).

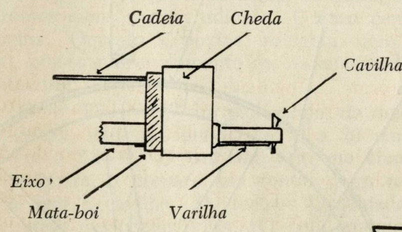


Fig. VII

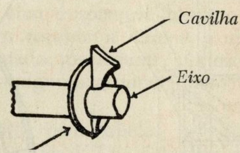


Fig. VIII

13.º) **Muchachos** — São dois paus roliços, de, mais ou menos, oitenta centímetros de altura, pendurados por um ponto embaixo dos recavéns e do cabeçalho, que servem para conservar a carrêta em equilíbrio, quando parada, permitindo-lhe a posição horizontal (Fig. I. n.º 8). Quando a carrêta se acha em marcha, os muchachos são suspensos e presos ao cabeçalho por argolas feitas de arame.

14.º) **Soalho** — E' feito de quatro tábuas de pinho, de uma polegada de espessura, por trinta centímetros de largura e por 3,25 m de comprimento.

Madeiras usadas na carrêta

As madeiras usadas na carrêta são as seguintes:

Cabriúva — Para as chedas, cadeias, recavéns e cabeçalho;
Ipê — Para os rodados;
Guajuvira — Para as cavilhas;
Angico — Para rodados e cavilhas;
Batinga — Para os eixos.

Tipos de carrêta

No Rio Grande do Sul são usadas carrêtas em três tamanhos; a meia-carrêta, a três quartos e a carrêta comum.

Carrêta comum: O tamanho usual para a carrêta comum é o seguinte:

Comprimento da mesa	3,25 m.
Comprimento da mesa e cabeçalho ..	6,00 m.
Largura	1,10 a 1,20 m.
Altura	0,55 a 0,80 m.
Altura do rodado	1,10 a 1,60 m.

O pêso varia, conforme a madeira empregada, de 300 a 600 kg. O preço de uma carrêta vai de Cr$ 1.500,00 a 2.000,00. Na fronteira não se usam carros ringidores, e quando surgem é por falta de graxa, sendo em geral sinal de relaxamento do carreteiro. O unto mais usado é sebo socado com carvão de madeira até formar uma massa consistente. Encontram-se às vêzes carrêtas com eixo de ferro e algumas também com molas, mas isto muito raramente.

Zorra: Para o transporte de pedras, água, etc. usam também a "zorra", que é uma carrêta tôsca, baixa, feita de uma forquilha forte sôbre a qual se prendem algumas travessas e posta sôbre um eixo tôsco, no qual são embutidas duas rodas feitas de um tronco serrado em discos de maior ou menor espessura. A zorra era muito usada no tempo da escravatura, para o transporte de pedras, com as quais eram construídas as cêrcas de pedra, que ainda hoje se encontram, separando mangueira e potreiros, de mais de um metro de largura e que têm feito frente ao tempo, apesar de nunca terem sido conservadas.

Arrastão: Para transporte de água, usa-se uma barrica deitada sôbre uma forquilha de ponta levantada, que é arrastada. Não tem rodas.

CANGAS E JUGOS

Na fronteira do Rio Grande do Sul, compreendidas as zonas limítrofes com a Argentina e o Uruguai, são usados indistintamente a canga e o jugo, de acôrdo com os bois a serem empregados.

Canga: A canga é mais pesada, e feita geralmente de guajuvira, falquejada e depois alisada tôscamente com uma grosa. O uso é que vem dar-lhe a lisura de que geralmente se reveste.

A canga é composta das seguintes partes (Fig. IX):

4 canzis: O canzil é feito, como a canga, de guajuvira e representa uma peça tôsca, um galho às vêzes, com um alargamento ou forquilha na ponta superior, com ponta romba na parte de baixo e um serrilhado de um lado, que sempre fica de fora da parte onde a canga repousa sôbre o pescoço do boi.

2 brochas: O serrilhado acima referido no canzil serve para prender a brocha, que é uma corda de couro, trançada e cuja utilidade é prender a canga ao pescoço do boi, unindo dois canzis.

1 passadeira: A passadeira é afixada no centro da canga e serve para prender as tiradeiras. Sòmente a canga do coice não tem passadeira, sendo prêsa ao cabeçalho pela *Corda do Coice,* junto à cavilha da ponta do cabeçalho (Fig. I, n.º 10), pelo lado de trás.

Jugo: O jugo é mais leve do que a canga e muito menos trabalhado, podendo ser mesmo um simples tôco, que é atado às aspas dos bois. O jugo é sempre acompanhado de duas conjuntas (Fig. X).

Conjunta: A conjunta é uma corda chata, bem sovada, que serve para atar o jugo às aspas. A conjunta é prêsa ao jugo, do lado de dentro.

1 passadeira: No centro do jugo, como na canga, há uma passadeira de ferro que serve para prender o jugo às tiradeiras.

Tamoeiro: A passadeira pode ser substituída também pelo tamoeiro, que é uma corda torcida, resistente, de couro, com um botão de madeira numa ponta e uma casa na outra. Equivale à corda do coice, na canga.

Tiradeiras: Servem para ligar a canga ou o jugo de uma junta de bois à outra. As tiradeiras são geralmente de corrente, com 1,80 m a 2 m de comprimento, com um gancho em cada ponta, a fim de serem ligadas às passadeiras.

Cambão: As tiradeiras são às vêzes de cambão, feitas de madeira, de guajuvira.

Ajoujo: É uma corda fina, que prende as aspas dos bois pelos furos que são feitos na ponta.

O ajoujo é usado em bois de canga, para evitar que êstes se afastem e não puxem parelho.

Tolda – A tolda é espichada sôbre arcos de madeira flexível ou ferros presos aos fueiros.

A tolda é às vêzes coberta de couros esticados ou então é coberta de zinco, com capim santa-fé dos lados.

Cincerro – E' um dos acessórios de grande importância. E' colocado sempre no boi mais caminhador.

Desta forma estão sempre reunidos os bois da carrêta, visto que os bois sempre acompanham o que usa o cincerro.

Bois de carro – Grande influência tem o tipo de aspas, para a escolha dos bois de jugo.

Para os de canga qualquer tipo de aspas serve (Fig. XI).

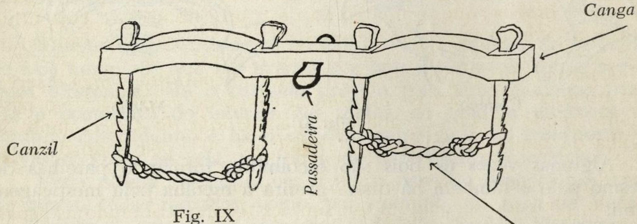


Fig. IX

Mas para os de jugo é necessário que tenham aspas viradas para baixo, do tipo chileno, cruza de zebu com môcho (*poliangus*), ou então aspas do tipo *acreolado.*

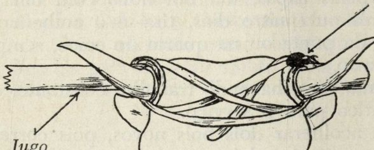
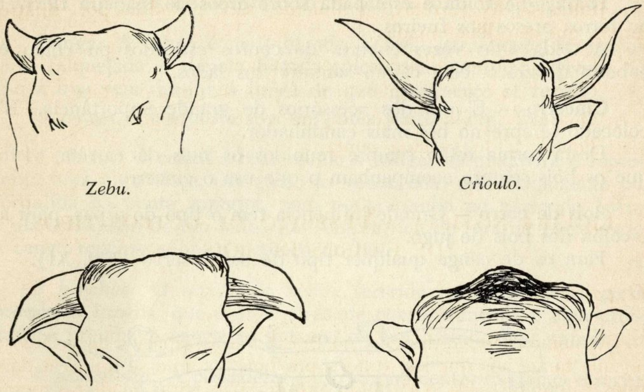


Fig. X

O boi môcho, sem aspas, não serve, naturalmente, para o jugo, que é atado às aspas.

O chifre levantado do zebu também não é usado para o jugo, por ser difícil para atar o jugo.

A maneira de escolher os bois de carro é muito variada. Alguns escolhem pelos tipos mais ordinários, para que se desenvolvam com o serviço e outros carreteiros há que, ao contrário, escolhem os bois mais desenvolvidos.



Zebu. *Crioulo.*

Chileno. *Môcho.*

Fig. XI

Algumas vêzes os bois são escolhidos, formando parelhas do mesmo pêlo e também há quem prefira a escolha pela mestiçagem zebu.

Todos os carreteiros, porém, preferem os "bois tambeiros": são assim chamados os filhos de vacas mansas, de vacas leiteiras para o uso na estância, por serem os mais mansos e habituados ao convívio com os homens.

Doma dos bois de carro — Depois de devidamente furadas as aspas, acolhera-se, pelas aspas, um boi novo com um boi manso e larga-se. Após três ou quatro dias, tira-se a colhera e une-se o boi novo na quarta da ponta ou na quarta do coice, sempre ao lado de um boi bem manso.

Ao cabo de trinta dias, havendo trabalho constante, o boi novo estará manso e prático para o serviço.

Nunca se deve acolherar dois bois novos, pois corre-se o risco de se atirarem por um taimbé ou morrerem afogados nalgum banhado.

O boi manso nunca permite que o boi novo se atire por um grotão ou se lance por um banhadal.

Nome dos bois de carro — Os nomes são escolhidos pelo físico do boi, pela pelagem, pela semelhança com outros animais, pela mansidão, pelos movimentos.

Assim são comuns os nomes de "Parelha", "Parecido", "Muralha", "Fortaleza", "Tigre", "Leão", "Rapôsa", "Gambá", "Voluntário", "Valente", etc.

Os nomes são os mais variados possível.

Juntas — As carrêtas, geralmente, são puxadas por quatro juntas, que são denominadas:

"Coice", a que vai prêsa ao cabeçalho;

"Quarta do coice", a que vai na frente da junta do coice;

"Quarta da ponta", a que vai na frente da quarta do coice;

"Ponta", a que vai na ponta.

LIGEIRA NOTÍCIA A RESPEITO DE OUTROS TIPOS DE CARROS DE BOIS

O carretão

O nome *carretão* designa, no Brasil, várias espécies de veículos: no que tange aos que são tirados por bois o têrmo se aplica a dois tipos diferentes. Há o *carretão* próprio para tirar madeiras pesadas e compridas do interior das matas, ao qual já aludimos no capítulo antecedente, e há o *carretão* empregado no transporte de cargas comuns, ou seja, um carro de característicos especiais.

Nesta última categoria, ora o nome *carretão* designa um carro de quatro rodas radiadas, como, por exemplo, na zona da Várzea de Paraíba e em alguns municípios de São Paulo (Piraçununga, Rio Claro, Jundiaí, Águas da Prata, Bragança, etc.), ora denomina um carro de duas rodas também radiadas e de eixo fixo.

Vem de molde assinalar que ROQUE CALLAGE, no seu já citado *Vocabulário*, registra que, no Rio Grande do Sul, *carretão* é uma *carrêta* curta, pequena, muito usada no serviço doméstico das estâncias, puxado por uma só junta de bois, o que é confirmado pelo seu ilustre colega o Cel. Luís Carlos de Morais: Êste, porém, também registra o têrmo *carretão* como designativo de um veículo de duas rodas ligadas por um eixo muito forte, munido de um longo cabeçalho, sem leito ou mesa, destinado ao transporte de toros de madeira.

O carritelo ou carritela

O nome *carritelo*, *carritela* ou ainda *carretela* é peculiar a São Paulo, designando veículos diversos. Assim é que, em alguns municípios como Araras, Guariba, Pirambóia, Santa Cruz do Rio Pardo, etc., apelida um meio carro, de mesa quadrada, rodas de raio e eixo fixo de ferro; noutros, como Avaí e Óleo, designa um carro

de quatro rodas de raios, eixo de ferro, de maior capacidade de carga que os carros comuns; ainda em outros, como Boa Esperança, Quatá, Rio Claro e Santa Rosa, denomina o carro de bois moderno, isto é, o carro de duas rodas radiadas, com eixo fixo de ferro e mesa semelhante à dos carros comuns. A êstes também chamam de *carrêtas*.

A carroça de bois

O vocábulo *carroça,* no Brasil, designa mais comumente um carro de mesa quadrangular com dois varais e duas rodas de raios, puxado por eqüinos e principalmente por muares.

Carlos Teschauer, em seu *Novo Dicionário Nacional,* diz que a *carroça* é carro puxado por cavalos ou mulas. Tais carros são freqüentes e numerosos nas cidades do país, onde são empregados nos transportes de gêneros, mercadorias e objetos.

Certamente, por analogia, em algumas regiões do Brasil, se dá o nome de *carroça de bois,* ou mesmo simplesmente *carroça,* a veículos rurais tirados por bovinos.

No vale do Amazonas o nome carroça não só designa o carro de rodas radiadas, eixo fixo de ferro e mesa de dois varais entre os quais se atrela o animal de tração, muar ou bovino, mas também o carro de um só varal ou cabeçalho, ao qual se atrelam uma ou mais juntas de bois. Assim, em Parintins, Estado do Amazonas, a carroça de bois consta de um leito com cinco fueiros de cada lado, duas rodas de doze a quatorze raios, eixo de madeira, fixo à mesa por meio de parafusos e o cabeçalho, que lá dizem *toiço,* para atrelar a junta de bois. No Estado do Pará chamam carroças não só os veículos tirados por bois mas também os puxados por muares ou cavalares, tanto os de um só varal como os de dois, todos de rodas radiadas e eixo fixo. Segundo informação do Dr. Manuel Nunes Pereira, o velho carro de rodas de disco de há muito desapareceu na grande ilha de Marajó: as condições do terreno exigiram a sua substituição pelo carro tipo *carroça,* hoje dominante em todo o Estado.

Em Pernambuco assim são chamados os carros de eixo fixo de ferro, de duas ou quatro rodas de raios, usados no transporte de canas para as usinas. Da carroça rural sergipana já falamos no parágrafo referente ao carro de bois moderno.

No Estado do Rio de Janeiro chamam em geral *carroça* ao carro de raio e no Distrito Federal designa um veículo ainda usado nos subúrbios da cidade, com mesa de dois varais, rodas radiadas, puxado por um só boi.

Em São Paulo, carroça ora designa um carro de duas rodas de raio puxado por dois bois (Guarulhos, Franca), ora um carro de dois varais, entre os quais se atrela o boi (Santos).

No Rio Grande do Sul, municípios de Rio Pardo e Cachoeira, carroça é um veículo de quatro rodas tirado por bois. Informou-nos o Prefeito de Mato Grosso, um dos mais velhos municípios do Estado do mesmo nome, que se chamam carroças aos veículos tirados por bois, de rodas radiadas, tipo boliviano, muito altos, para poderem varar os pantanais.

Certo, não faltarão, pelo Brasil a fora, outros lugares onde prevaleça essa denominação.

O carroção

Carroção é outro nome que designa veículos diferentes em várias partes do Brasil. Às vêzes designa uma espécie de carro de bois que tem as rodas muito mais largas do que as dos carros comuns, por imposição legal, em benefício das estradas; a sua mesa quase não sofre modificação essencial, apenas apresentando estrado com maior capacidade de carga. No Estado de São Paulo o nome *carroção* é aplicado a um carro puxado por bois, de duas rodas, radiados e eixo fixo de ferro, de mesa ampla, como acontece nos municípios de Aparecida, Tremembé, Jardinópolis, Guaíra, Orlândia, Serra Azul, Pederneiras, Potirendaba, Piranji, etc. Noutros municípios do mesmo Estado, *carroção* é um carro de quatro rodas, tirado por bovinos — Amparo, Araras, Cajuru, Franca, Guariba, Jacareí, Lorena, Monte-Mor, São Miguel Arcanjo[40], Santa Adélia. Assim também se chamam os carros de quatro rodas em municípios do Paraná, em Goiás, no sertão de Pernambuco, no Espírito Santo, no Estado do Rio de Janeiro (Cantagalo e Sapucaia) e também em alguns lugares do Rio Grande do Sul.

Carlos Teschauer só registra *carroção* como veículo pesado de quatro rodas.

O carro tipo "A Roda Franca"

O ilustre Engenheiro Valdemar Lefèvre, chefe dos serviços geográficos e geológicos de São Paulo, enviou-nos a seguinte comunicação a respeito de uma tentativa aparecida em 1919, em São Paulo, de um novo tipo de carro de bois. Transcrevemo-la: "No II Congresso Paulista de Estradas de Rodagem — reunido em Campinas, em 1919 — o Sr. F. H. Hebblethwaite apresentou um modêlo de carro de bois, por êle denominado "A Roda Franca", a respeito do qual diz, nas páginas 63 e 64 dos "Anais" do referido Congresso: "O defeito do carro (de boi) não é o eixo móvel. É o fato de ter as duas rodas prêsas a um só eixo, o que as obriga a

(40) Segundo informe da Prefeitura de São Miguel Arcanjo, êste veículo se chamou por algum tempo *canoa* — hoje só se diz carroção.

se moverem com a mesma velocidade, embora não percorram a mesma distância.

Para remover êste defeito, conservando, todavia, o tipo do indispensável carro de bois, foi feito o carro denominado "A Roda Franca", que tem todos os bons característicos do carro comum.

O carro é feito com dois eixos paralelos, colocados um diante do outro, ficando cada roda prêsa em seu eixo. Os eixos são assentados em dois mancais duplos, sendo êsses aparafusados nas chedas.

Sendo assim independentes as duas rodas, o carro vira com a mesma facilidade com que anda. E pode virar completamente em qualquer estrada estreita, sem deixar rastro no chão.

Dêste modo fica resolvida a questão primordial do dano causado à estrada pelo carro de bois de eixo móvel, pois com tal modificação o carro deixa de causar qualquer dano, ficando nas mesmas condições da carroça de burro.

Há, porém, outras vantagens no carro "A Roda Franca" que não se encontram no carro comum. O cocão desapareceu. Ora, todos sabem que o cocão é a parte fraca do carro de bois. É uma peça necessàriamente muito fina, porque atravessa a cheda do carro, não podendo, por esta circunstância, ser bastante reforçada para resistir bem aos esforços resultantes do eixo móvel. Sendo assim frágil essa peça, está sujeita a quebrar-se a cada momento, obrigando à descarga e ao consêrto do carro, a fim de poder prosseguir viagem. Em lugar dos cocões finos e fracos, o carro "A Roda Franca" tem dois mancais maciços e sólidos, que só depois de alguns anos de uso devem estar gastos e inutilizados.

A resistência à tração torna-se muito mais reduzida do que com o carro comum, disso resultando o emprêgo de menor número de bois e, portanto, grande economia.

O carro, não tendo cocões como o carro comum, não está sujeito a inutilizar-se em viagens, pela quebra de tais peças.

Os eixos não quebram, pois sendo independentes as duas rodas, cada qual com seu próprio eixo, êles giram suavemente nos mancais, sem encontrar resistência e, pela mesma razão, a roda não se afrouxa no eixo.

Nas descidas não há perigo. Com uma roda travada, o carro desce suavemente, sem correr em cima dos bois.

Sendo uma roda colocada adiante da outra, ao passar por cima de qualquer obstáculo ou ao atravessar uma vala na estrada, o carro vence o obstáculo sem choque.

Há mais um ponto de interêsse para o carreiro de poucos recursos. O caipira que já tem seu carro, naturalmente não está disposto a abandoná-lo para comprar carro novo. Não há tal necessidade, porquanto as rodas — a parte mais cara do carro — são aproveitadas. Basta adquirir os dois eixos e os mancais e com quatro para-

fusos aplicá-los a qualquer "mesa" existente, transformando assim o carro comum em carro "A Roda Franca".

O Sr. F. H. Hebblethwaite apresentou aos congressistas de 1919, no recinto do congresso, um modêlo de carro "A Roda Franca", feito na escala de 1:5, e, na rua, um carro do mesmo tipo, tamanho natural".

A respeito do carro "A Roda Franca" assim se manifestou a Comissão Relatora da respectiva Secção do Congresso, da qual fazia parte o Dr. Fernando Costa, que foi Interventor Federal em São Paulo e naquela época (1919) prefeito de Piraçununga: "A inovação apresentada é digna de observação, porque constitui um melhoramento, sem entretanto suprimir totalmente os inconvenientes dêsses veículos (carros de bois). (as.). A. de Pádua Dias, relator, Fernando Costa, João P. Cardoso".

Seja devido ao parecer nìtidamente restritivo dessa comissão, seja por motivos de ordem técnica e econômica, seja por falta de propaganda eficiente, ou seja, ainda, por uma combinação de tôdas essas causas desfavoráveis, o carro "A Roda Franca" não logrou aceitação em São Paulo. Hoje não passa de uma simples curiosidade técnico-histórica.

Os carros de quatro rodas

Carros de quatro rodas, puxados por bois, nunca tiveram grande conta no Brasil.

Foram e são ainda hoje excepcionalmente usados, resultado talvez da tradição portuguêsa, ou mesmo porque, é fácil compreender, são veículos mais próprios para as terras planas, onde se abrem estradas pelo menos regulares. Entre nós, não só o relêvo do solo, mas também a precariedade dos caminhos, de regra tortuosos e estreitos, certo, têm concorrido para o emprêgo restrito de tais veículos. Daí a preferência pelos carros de duas rodas, senão mais leves, pelo menos mais resistentes e de mais fácil manejo em lugares agrestes, em cujas trilhas aparecem freqüentemente tocos, raízes, regueiras, tôda a sorte de empecilhos ao rodar dos veículos.

Ao nosso conhecimento, a primeira referência à sua existência no país, é a que consta da *Viagem pelo Brasil* por J. B. VON SPIX e C. F. P. VON MARTIUS, no seguinte passo da famosa jornada científica, entre a cidade de São Paulo e a Fábrica de Ferro de Ipanema: "No pôrto de Sanguessuga, são as canoas descarregadas e puxadas em carros de bois de quatro rodas, duas léguas e meia acima, para o pôrto de Camapuã"[41].

(41) *Viagem pelo Brasil* – pág. 247 da Ed. Brasileira, promovida pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1938).

Depois, fala-se em carrêtas de quatro rodas ao tempo da revolução farroupilha no Rio Grande do Sul: assim eram as carrêtas que GARIBALDI mandou especialmente construir para sôbre elas transportar os lanchões de guerra da lagoa dos Patos para a barra do Tramandaí, no Atlântico.

Em 1875, JOÃO JOSÉ CARNEIRO DA SILVA, em seus *Estudos Agrícolas,* fala de um carro de quatro rodas que mandara construir em sua fazenda, segundo um modêlo loreno, que lhe prestara bons serviços. Mas, apesar das vantagens que o ilustre agricultor apregoara, os seus colegas não o imitaram. Aparecia esporàdicamente aqui ou ali, e ainda hoje o seu número é diminuto.

O carro de bois de quatro rodas toma diferentes nomes segundo as regiões: chamam-no às vêzes *carretão,* outras *carroção,* também *carroça, carrêta, carritelo*[42].

Carretão é apelidado na Paraíba e em alguns municípios de São Paulo; *carroção* em certos lugares do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina e de São Paulo; *carroça* em Pernambuco e também em zonas do Rio Grande do Sul; *carrêta* em lugares de São Paulo (Birigui), como também *carritelo.*

De referência à utilidade dos carroções de quatro rodas no Rio Grande do Sul, informou-nos o Sr. Heitor Domingues que êles são usados pelos colonos alemães e italianos que foram os introdutores dêste tipo de veículos rurais no Estado e que, ùltimamente, estão sendo adotados pelos rizicultores rio-grandenses em vista de sua capacidade de carga, sendo também mais leves e relativamente mais baratos. No Paraná, o *carroção de bois* de quatro rodas é também usado. Do seu feitio tivemos a seguinte informação do Dr. Braúlio Barbosa Ferraz da fazenda Ingá, sita no município de Cambará: "Aqui o carroção é um veículo de quatro rodas, porém muito mais reforçado que os demais veículos de quatro rodas destinados ao transporte de produtos agrícolas. Tanto as rodas, com seus raios, como o eixo todo de aço são bem mais fortes que as mesmas peças dos carroções comuns, sendo construído para a tração de bois. Êste veículo de quatro rodas oferece a grande vantagem de não maltratar os animais, pois estando a carga dividida num estrado sôbre quatro rodas não traz desequilíbrio, seu cabeçalho está sempre na mesma posição, não pesando portanto nos bois do *tronco* (de coice), os que mais sofrem tanto nos carros como nas carrêtas com o desequilíbrio produzido pelas cargas nas subidas e descidas. Ainda possuem os carroções na parte traseira um *breque* para auxiliar os bois do tronco a segurar o veículo. Os bois puxam sem serem castigados, em contraste com o que se observa nos carros e carrêtas. É um veículo relativamente caro,

(42) Segundo informação do Dr. J. B. de Sousa Amaral, do Fomento Agrícola de São Paulo, os carros de quatro rodas e eixo fixo chamam-se *carroções* quando fechados e *carretões* quando abertos e destinados ao transporte de toras de madeira.

pois, no momento, mesmo sem levar em conta o preço do ferro, custa de 1 800 a 2 200 cruzeiros. Compõe-se o carroção de 4 rodas, 2 eixos de aço, o caixão e o cabeçalho. As rodas possuem na parte central uma peça torneada chamada *pinha*, levando cada *pinha* 4 anéis de ferro para evitar que se partam quando são colocados os raios que entram bem juntos. São geralmente feitas de cabriúva (óleo) e bem reforçadas. Embutidos nas *pinhas* vão os seus 14 raios mantidos eqüidistantes, tendo a outra extremidade encaixada na parte circular, composta de 7 peças curvas, protegidas pelo aro de ferro que entra sob pressão. No centro da *pinha* está fixada uma brecha de ferro fundido onde se ajustam as pontas torneadas dos eixos. O eixo, que é todo de aço, tem o formato quadrado, menos as extremidades. Colocadas as rodas nos eixos, colocam-se por fora das *pinhas* uma arruela grande e em seguida pinos para evitar que as rodas saiam. O *caixão* é formado por um estrado ou fundo de madeira mais grossa que as empregadas nas partes laterais que se compõem no sentido do comprimento de duas longarinas de dois metros e meio por oitenta centímetros de altura, fixas por parafusos com porcas em dois *fueiros* reforçados de cada lado do carroção. Na frente e no fundo vão tampas fàcilmente removíveis quando preciso. O cabeçalho está prêso no jôgo das rodas dianteiras, que têm movimento para facilitar as manobras. É prêso por uma braçadeira e um parafuso com porca, o que mantém suspenso no ar o mesmo cabeçalho, sem o mínimo esfôrço dos bois de tronco. Na extremidade do cabeçalho fica uma cruzeta (espera) e um pino de ferro (chaveia), onde é prêsa a canga do coice. Bem na sua ponta tem um argolão onde engata a tiradeira ou a corrente ligada à canga dos bois da junta imediata".

Se no Sul parece que vão tendo aceitação os carros de quatro rodas, no Centro e Norte não têm provado bem. Em informação que nos prestou o fazendeiro Torquato Barreto, do município de Santo Amaro, na Bahia, referiu-se a uma tentativa de introdução de tais veículos em seu município, aliás denominados *carroças*. E escreve: "Os irmãos Rollemberg, de Sergipe, que adquiriram a Usina Colônia, hoje chamada Santa Elisa, começaram a usar para o transporte das canas uma espécie de vagão com quatro rodas, tirado por três parelhas ou cangas de bois, atrelando-os com correntes. Verificou-se que êstes carros não tinham a eficiência dos velhos carros de bois de duas rodas. Algum tempo depois venderam a usina e desapareceu o veículo de quatro rodas".

Entretanto, em Pernambuco, apareceu outro tipo aperfeiçoado de carro de quatro rodas, construído pela Escola de Agronomia São Bento: dêste carro deu completa descrição o Agrônomo José Gusmão na revista *Nordeste Rural* em seu número de maio a julho de 1928, num artigo sob o título "O carro de bois moderno". (V. *Anexos*). Transcrevemo-lo, com a devida vênia, linhas abaixo:

"O Carro de Bois Moderno"

Por José Gusmão

(Extraído da revista *Nordeste Rural* — Pernambuco — maio, junho e julho de 1928.)

É bem verdade que na grande lavoura as máquinas modernas de transporte restringem, ou mesmo suprimem a fôrça motora animal, mas na pequena lavoura, nesta lavoura do pequeno e médio domínio agrário, elas, as máquinas modernas de transporte, tornam-se incompatíveis, já pelo seu elevado custo e alto preço do combustível, já pela dificuldade e carência de condutor.

Daí a razão por que o animal continua na grande maioria dos casos a intervir preponderantemente nos trabalhos do modesto plantador.

Não seria talvez exagerado dizer-se que mesmo nos grandes latifúndios, que são os engenhos, muitos anos hão de passar até que se possa econômicamente dispensar a ajuda animal nos transportes da colheita dos canaviais ao ponto.

Tempo porém já é de, conservando-se a mesma tração, modificarem-se os carros. O "carro de bois" evidentemente não é o carro que satisfaz às exigências de uma lavoura econômica. Lembrei-me por isto de atender à solicitação de um leitor do "Diário de Pernambuco", descrevendo detalhadamente, aqui, a carroça com que se fazem todos os transportes de um engenho de abundantes safras como é o da Escola Superior de Agricultura São Bento. A tanto não me animaria se a eficiência das carroças de que tratarei não tivesse sido suficientemente comprovada pelos muitos anos de serviço no dito engenho.

Descrição da carroça

O carro se compõe do eixo, das rodas, bem como da armação ou carroceria. As rodas são formadas pelo aro, pinas, raios e cubos. As pinas, ligadas pelo aro, são unidas ao cubo por doze a quatorze raios.

A resistência da roda é aumentada, dando-se aos raios uma inclinação para fora de 0,1 por metro de comprimento. Os eixos terminam nos dois lados em forma cilíndrica ou de cone truncado, ao qual se dá também uma inclinação de 0,1, para baixo, por metro de comprimento do eixo, o que faz que as rodas corram melhor sôbre um chão abaulado e se evite que deslizem, porque o cubo das rodas é pelo movimento contìnuamente impelido em direção ao eixo. Pela inclinação e pela curvatura em arco do eixo fica aumentado o espaço para a carga. A bitola ou distância de uma

roda a outra é de um metro e dez, um metro e trinta e seis ou um metro e cinqüenta. As rodas dianteiras devem ter o afastamento maior que as traseiras a fim de evitar o tope no lastro quando se tenha de voltear o carro em curvas de pequeno raio.

O espaço entre os dois eixos é de 2,50 a 2,80, podendo entretanto ser mais reduzido ou mais aumentado conforme a necessidade do momento. Para isto basta tirar o pino que liga a furca com a frecha e recuar ou avançar a parte traseira.

Quando se tenha, por exemplo, de carregar madeira, tiram-se o lastro e as tábuas laterais. A altura das rodas traseiras é de 1 m a 1,30 e das dianteiras 0,85 a 1,10. A madeira empregada nas rodas é a sucupira. O eixo terá um quilo de pêso para cada 100 de carga. O cubo das rodas quanto mais comprido melhor. O orifício do eixo que deixa passar o pino que prende o suporte móvel do lastro e a frecha, deve ser feito a fogo e não a broca. A lança deverá ter três metros e trinta de comprimento, preferindo-se para sua construção, bem como a da frecha, o quiri, reservando-se o pau-d'arco para as outras partes da carroça. A largura das pinas é de 0,07-0,09 para uma carga de 3-6 toneladas e 700-1 000 quilos de pêso do carro.

A armação se compõe de uma parte superior e uma inferior, consistindo esta de dois jogos, um dianteiro e outro traseiro. O eixo é embutido em uma peça de madeira, sôbre a qual se encontra uma prancha de nivelamento que lhe é fixa por seis braçadeiras de ferro, ficando em cima o suporte móvel do lastro, em que se acham os dois fueiros.

Êstes além de emechados é bom terem suporte de ferro. O suporte móvel gira em volta de um pino que atravessa tôdas as outras peças, inclusive o eixo. No jôgo traseiro, construído de modo semelhante ao dianteiro, o suporte do lastro é fixo. Os dois jogos são ligados pela frecha que atravessa o jôgo traseiro, sendo fixa na furca dêste jôgo, continuando para o dianteiro onde se prende por um pino que, deixando-a móvel, torna possível o movimento nas curvas.

A atrelagem no jôgo anterior consiste da furca ligada na parte posterior por uma peça arqueada para baixo, superiormente forrada de ferro, por onde desliza a frecha; do balanceiro formado de dois balancins, unido à furca por um pino e do varal ou lança, cuja extremidade é prêsa por correntes aos animais. Sôbre os dois jogos descansa o lastro, formado de diversas vigas, forradas de tábuas. O caixão pode ser de tábua ou de grade. Para grandes pesos prefere-se o breque no jôgo traseiro, onde é mais simples, por não ter compasso. No dianteiro o breque funciona pelo parafuso que move um compasso ou esquadro de ferro ligado ao travão por varões também de ferro. O travão tem nas extremidades dois tamancos que devem ter pelo menos a largura do aro das rodas, convindo que sejam de madeira mole, como, por exemplo, o jenipapo.

Estas carroças são puxadas por dois bois, nada impedindo porém a atrelagem de uma ou mais juntas. Os animais da Escola de Agricultura trabalham com jugo, sem canga. O jugo consiste em uma chapa de ferro, arqueada, da largura da testa do boi, almofadada e revestida de couro, prêsa aos chifres por correias, tendo nas extremidades argolas onde se prendem os tirantes.

Para melhor compreensão dos leitores enumero as peças da carroça, cujos nomes foram citados:

1) *Frecha*
2) *Furca*
3) *Braçadeira*
4) *Cubo*
5) *Travão com tamancos*
6) *Lança ou varal*
7) *Suporte móvel do lastro*
8) *Fueiros*
9) *Pinas.*"

Ainda em Pernambuco, informa-nos o Dr. Pedro Afonso de Medeiros, de Palmares, ùltimamente as Usinas Pumati e Pirangi construíram grandes carros de bois de quatro rodas e estas com pneumáticos, e isso para substituírem os caminhões.

CAPÍTULO III

Equipamento dos carros de bois: aparelhos de madeira, de couro ou fibras e de ferro

Chamamos equipamento dos carros de bois ao conjunto de aparelhos e acessórios necessários para que êles possam prestar os serviços a que são destinados, isto é, tôdas as peças que, além do próprio veículo com os seus pertences, são indispensáveis para que êle se movimente, rodando, circulando, transportando, servindo.

Para tanto, é de mister jungir os animais, formar as juntas de tração, uni-las entre si, atrelá-las ao veículo, operações estas que exigem um grande número de utensílios, que têm vários nomes e diversas serventias: são, por dizê-lo, os complementos do carro, que, segundo as regiões, se designam no conjunto *arreamento, arreatas, arreios, apeiros, aviamentos*, etc., etc.

Podem ser classificados, segundo o material de que são fabricados, em três grupos: utensílios de madeira, de couro ou de fibras e de ferro.

De madeira são as *cangas* e *jugos*, os *canzis*, os *cambões*, as *chavelhas*, o *tôrno*, o *cambito;* de couro ou de fibras são as *brochas*, os *tamoeiros*, o *passador*, as *soleiras* ou *tiradeiras*, as *correias das chavelhas*, as *correias de chifres*, as *travas* e, excepcionalmente, as *conjuntas* e as *gargalheiras;* de ferro são as *correntes*, as *chapas com grampos*, as *argolas*, raramente as *chavelhas.*

Peças de madeira

Canga

A canga usada em nosso país, afora minúcias insignificantes, é uma só peça, de madeira leve, mas resistente, de regra esquadriada e mais ou menos volteada, em cujas extremidades se abrem quatro furos para a passagem das hastes de madeira que a seguram nos pescoços dos bois da mesma parelha.

A canga consta de duas partes: o *peito* e as *abas* ou *asas.* O *peito* é a sua parte central, onde se corta retilìneamente um *tôpo* ou *dente,* ladeado de duas *mossas* para firmar as voltas do *tamoeiro;* às vêzes em vez do tôpo apresenta dois orifícios por onde passa o mesmo *tamoeiro*[1]; outras vêzes apresenta uma chapa de ferro parafusada na qual se prende um grampo, onde se engatam as correntes de ligação das juntas. As *abas* são os seus dois ramos ou extremidades que têm uma leve convexidade para melhor adaptação ao cogote dos animais: nelas se abrem, de cada lado, dois orifícios retangulares de 2 por 4 ou 2 por 8 centímetros, por onde passam as hastes de madeira chamadas *canzis,* que servem para segurar a canga do cachaço dos bois, com o complemento das *brochas.* Os orifícios externos distam da extremidade das abas 10 a 12 centímetros e os internos ficam a 15 centímetros dos primeiros pela parte de cima e 20 a 25 centímetros pela parte de baixo: daí a obliqüidade que apresentam os canzis quando enfiados na canga.

Há que distinguir as cangas em duas categorias: as da junta do coice ou do cabeçalho que atrelam a parelha ao timão do carro e as das juntas dos meios e da guia ou dianteira, que atrelam as parelhas de tração pròpriamente ditas.

A canga do coice deve ter um feitio especial: mais volteada, mais resistente, um tanto mais comprida. A maior curvatura é necessária para que os animais da junta do cabeçalho possam melhor fazer o golpe de pescoço próprio para esbarrar, escorar ou fazer recuar o carro; a maior resistência que se lhe exige é determinada pelo fato de suportar diretamente o pêso da mesa do carro e também o esfôrço reduplicado dos animais nas manobras de travação e recuo; o seu comprimento varia de 1,50 m no Norte a 2,20 m em Mato Grosso.

As cangas das demais juntas são, pelas exigências da tração, menos curvas e menores, variando o seu comprimento de 1,20 m no Norte até 1,80 m em Mato Grosso.

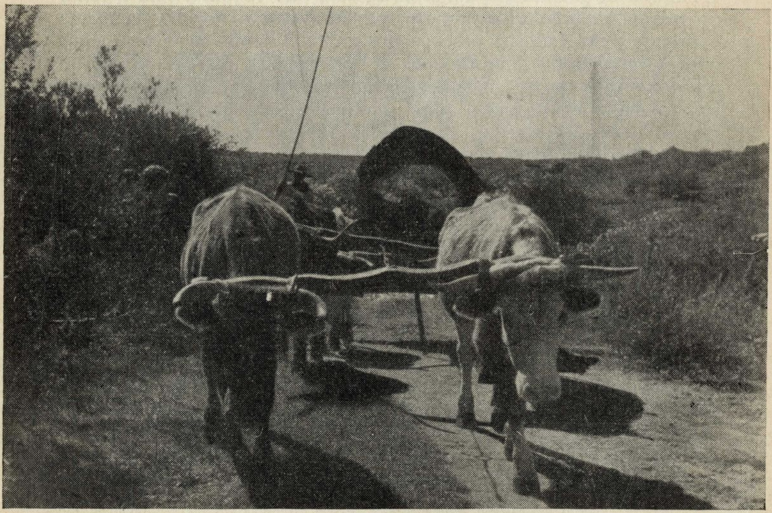
Umas e outras devem ser feitas de madeira rígida, elástica e resistente e isto não só para que não pese demasiadamente no pescoço dos animais, mas também para suportar os esforços e puxões da tração e das manobras. As madeiras preferidas para a sua construção variam do Norte para o Sul. Nos Estados do Norte as mais empregadas são: louro-amarelo (Pará), sucupira, pau-d'arco, pau-prêto, pau-ferro, marizeiro, bordão-de-velho, piaca, quixabeira; no Espírito Santo e Rio de Janeiro fazem-nas de cabiúna, bico-de-pato, bico-de-andorinha etc.; nos Estados do Sul e Centro-Oeste empregam — açoita-cavalo, guajuvira, jacarandá, peroba, bálsamo ou cabriúva, vinhático, canela, capitão, etc., etc.

Em algumas regiões do Brasil costumam os fazendeiros, a fim de aumentar a resistência das cangas, forrá-las de couro cru de boi, o que denominam *enervar a canga.*

(1) É o sistema usado em São Paulo, Minas, Rio de Janeiro, etc.



Bois atrelados pela canga (Rio Real – Bahia)



Bois atrelados pelo jugo (Rio Grande do Sul).

Jugo[2]

Nas regiões fronteiriças com o Uruguai, Argentina e Paraguai, usam, para jungir os bois da mesma parelha, em vez de *canga* o *jugo* pròpriamente dito. É um caso de influência platina nìtidamente caracterizada. Longe de apresentar a grande variedade de formas que apresenta em outros países, principalmente na Península Ibérica, o *jugo* que se vê, no sul do Rio Grande e de Mato Grosso e no Território de Ponta Porã, é muito simples. Comumente consta de um varão de madeira forte com leves curvas que se adaptam à nuca dos bois, bem junto aos chifres. O *jugo* é prêso aos chifres por meio de correias de couro, chamadas *conjuntas*, as quais se firmam em entalhes abertos nas suas extremidades[3].

Canzil

Os canzis que, em Portugal, também se dizem *cangalhos*, *cangalhas* e *coleiras*, são hastes de madeira esquadriada que se enfiam nos quatro furos das abas da canga e entre os quais fica o cachaço dos bois, ligando-os na parte inferior uma correia de couro chamada *brocha*. Os canzis constam de duas partes: *cabeça* e *fôlha*. A *cabeça* é a parte mais grossa, que fica acima da canga, com 8 a 10 centímetros de comprimento, terminando ora em ponta afilada, ora em forma de palmatória, de cruzeta, etc., etc. A *fôlha*, com o feitio de prisma retangular, é a parte que atravessa o orifício da canga e prende pelos lados o pescoço dos animais, tendo mais ou menos 40 centímetros de comprimento e apresentando nas extremidades inferiores dois ou três entalhes ou *dentes*[4] que seguram as laçadas da brocha e que servem para graduar a sua altura segundo as necessidades.

As madeiras para o seu feitio devem ser resistentes e flexíveis para que se não quebrem com facilidade. No Norte usam as seguintes espécies: batinga, pau-d'arco, miroró, peroba, sucupira; no Sul e Centro-Oeste empregam cambuí, guarabu, jacarandá, angico, capitão, peroba, perobinha, guatambu, alecrim, canzeleiro, pitanga, goiabeira, pindaíba, carrapateiro, sarandi, garapa, etc.

Cambão

Os léxicos portuguêses registram êste vocábulo como sendo o aparelho com que se unem duas juntas de bois ao mesmo carro, consistindo ordinàriamente em uma vara prêsa à canga da segunda

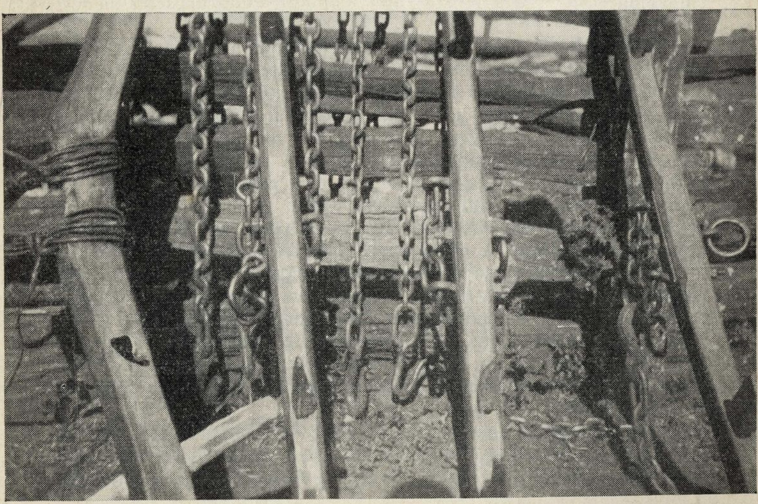
(2) No capítulo V desta Parte, sob o título "Como se jungem os bois no Brasil", faremos minucioso estudo a respeito dos sistemas de jungir os animais para o tiro do carro de bois.

(3) Ouvimos em São Paulo a voz *pique* para designar os entalhes dos canzis, onde se prendem as brochas.

(4) Segundo informação do Professor Mário Ipiranga Monteiro, também em partes do Amazonas se usa o jugo em vez de canga.



Cambões de correntes em substituição aos de madeira, tiradeira e tamoeiro de couro.
(Oferta de Elisberto Barbosa — Campo Grande — Mato Grosso.)



junta e ao cabeçalho do carro (Caldas Aulete e Cândido de Figueiredo). Mais pròpriamente podemos dizer que é uma peça cilíndrica, de madeira resistente, de 2 m a 2,50 m de comprimento e 10 a 15 centímetros de diâmetro, que serve para articular as juntas de tração do carro. É, por dizê-lo, um prolongamento móvel do cabeçalho, complemento indispensável ao sistema de tração. Nas duas extremidades do *cambão* abrem-se furos quadrangulares: o que fica na anterior, a 25 centímetros da ponta, serve para por êle passar, no sentido vertical, a *chavelha* que o prende à canga por meio do *tamoeiro;* o da posterior, mais ou menos a 12 centímetros da ponta, disposto em plano horizontal, serve para por êle passar a corda de couro que o enlaça ao cabeçalho do carro ou a outra canga traseira.

No equipamento do carro haverá tantos *cambões* quantas as juntas que o tiram, menos a do cabeçalho.

O cambão recebe outros nomes: no Maranhão chamam mais comumente *pau-de-cambão;* na Bahia, em Sergipe, em partes de Minas Gerais (Cambuquira, São Gonçalo de Sapucaí, etc.), de São Paulo (Araras, Botucatu, Descalvado, Piraçununga, São Roque) se diz *tiradeira.* As madeiras mais empregadas nos *cambões* são: no Norte pau-d'arco, quiri, pau-ferro, maçaranduba, imbaíba, amarelo, moreira, etc., e no Sul e Oeste peroba, peroba-rosa, óleo ou bálsamo, catiguá, angelim, garapa, pereiro, jacarandá, guabiroba, batinga, açoita-cavalo, paratudo, etc.

Chavelha

A *chavelha* é uma peça de madeira com a forma de ângulo obtuso que, atravessando a fura dianteira dos *cambões,* serve para prendê-los às respectivas cangas por meio dos *tamoeiros.* Há duas espécies de chavelhas: a do cabeçalho (já descrita no capítulo anterior) e a dos *cambões.* Ambas têm o mesmo formato e constam de duas partes denominadas *cabeça* e *espiga.* A *cabeça* é a parte superior, mais grossa; a *espiga* é a parte que atravessa os furos das *tiradeiras.* ou *cambões.* Têm, em geral, 30 a 35 centímetros de comprimento: 10 a 12 para a *cabeça,* o restante para a *espiga.* A *chavelha* leva no vértice do ângulo ou na *tortura,* como dizem os carreiros, um pequeno orifício para nêle passar uma correia lisa de couro que serve para apertar a ligação do *tamoeiro.* As madeiras mais empregadas em sua feitura são tiradas de árvores, cujos galhos apresentam pedaços com o molde apropriado, como sejam, entre outras, o jucá no Ceará, a jurema e a candeia, de Pernambuco à Bahia, o angico, o bálsamo, o cumbaru no Sul do país.

Quase ninguém, no Brasil, diz *chavelha*: chamam-lhe *chaveia* e *chaveta* no Nordeste, na Bahia, em São Paulo e Mato Grosso; *chaveiote* e *chaviote* em partes do Rio de Janeiro; *chaveão* em luga-

res de São Paulo; *chave* no sertão baiano do São Francisco (Carinhanha). Em municípios de São Paulo dizem *cruzeta* a *chaveia* dos meios e da guia.

Tôrno

Em algumas zonas do país, em vez da *chavelha* para a ligação da canga do coice com o cabeçalho, usam o *tôrno* ou seja uma peça roliça de madeira que se introduz num furo transversal da extremidade do cabeçalho: nada mais é do que um tarugo de madeira forte, com 20 a 25 centímetros de comprimento. Na sua parte mais grossa tem um orifício por onde passa uma correia, a *correia do tôrno*, que faz o mesmo papel da correia da *chavelha*, isto é, aperta a junção do cabeçalho com a canga por meio do tamoeiro.

Segundo informação do Dr. Bento Alvino Dantas de Carvalho, fazendeiro no Rio Real (Bahia), o carro de *chavelha* facilita mais o trabalho dos bois do coice ao frearem o carro, de vez que, ao fazerem fôrça, a canga se deita na vara do cabeçalho, obrigando-os a levantar a cabeça, postura esta que se lhes exige.

Cambito

O cambito é um pedaço de pau roliço que serve para arrochar a carga do carro depois de disposta e arrumada sôbre a mesa. Não é peça essencial do apeiramento de um carro, sendo que só é usada em certos carregamentos. O vocábulo vem registrado no *Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguêsa*, com o significado de "pau com que se torcem as correias sôbre a carga de um animal para fixá-la".

Peças de couro

Brocha

A *brocha* é uma correia de couro cru, trançado em dois ou três fios, que une as extremidades inferiores dos canzis, prendendo por baixo o pescoço dos bois na canga. A *brocha* tem cêrca de 30 centímetros de comprimento, terminando por duas presilhas que se prendem aos *dentes* ou *piques* dos canzis. Tem ainda, em alguns municípios de Minas Gerais, o nome de *barbela* e é feita também de embira (Vigia).

Tamoeiro

Tamoeiro é palavra portuguêsa que tem na nomenclatura do carro de bois dois sentidos. Domingos Vieira, no seu apreciado *Tesouro*, escreve: "peça de pau que vai como tirante entre junta

e junta de bois ou de uma junta ao cabeçalho do carro". Êste significado é antigo e desusado. CALDAS AULETE registra não só êste, como também o de correia que prende a canga no cabeçalho. Entretanto, CÂNDIDO DE FIGUEIREDO, na 4.ª edição do seu *Dicionário,* só registra o último, dizendo: "peça de couro, na parte superior do jugo dos bois e na qual se prende o cabeçalho do carro".

No Brasil, o tamoeiro, às vêzes corrompido em *tamboeiro* e *camboeiro* (Tacaratu, Pernambuco), é exatamente uma peça de couro cru trançado em vários fios, que serve para prender a canga do coice ao cabeçalho ou as demais cangas aos *cambões* respectivos. O *tamoeiro,* que mede de 6 a 8 metros de comprimento, toma a forma de uma argola e é dobrado duas vêzes, o que origina quatro *pernas,* como dizem os carreiros. Coloca-se assim dobrado no centro da canga, ficando duas *pernas* de cada lado do tôpo ou dente da canga, o que facilita o equilíbrio das fôrças dos animais da parelha. Se em vez do tôpo a canga tem orifícios no seu *peito* por êstes se passarão em número igual as ditas pernas[5]. Por baixo da canga o tamoeiro oferece o alojamento por onde se introduzem a ponta do cabeçalho e a dos cambões, em cujos orifícios se passam as *chavelhas.* A cabeça da chavelha ficará por trás da canga e do *tamoeiro* e a *espiga* ficará na parte dianteira das mesmas peças, mais ou menos em diagonal.

Passador

É, segundo informação do Revmo. Padre Luís Santiago, de Cuité, na Paraíba, uma correia de couro cru, delgada, em uma só perna, com um metro de comprimento, que se destina a prender entre si os canzis centrais da canga traseira ao tamoeiro, a fim de colocar a canga em posição mais cômoda para os bois que, sem êsse apeiro, se exporiam a sérias calosidades, no ponto em que a canga trabalha (cogote) no movimento de fricção. Esta peça só é usada no Nordeste.

Tiradeira ou soleira

Chama-se tiradeira a uma corda de couro cru, de boi ou até de anta (tapir), trançado em três fios, com 6 a 10 metros de comprimento, com o feitio de uma argola e que, dobrado em duas *pernas,* passa pelo furo do pé do cambão e o enlaça na ponta ou no *pigarro* do cabeçalho ou nas pontas dos outros *cambões.* A tiradeira é uma das peças da articulação da boiada ao carro. O nome

(5) O colocar-se as *pernas do tamoeiro* em número igual de cada lado do dente central da canga ou em cada fura da mesma, denota que os dois bois da junta têm a mesma fôrça. Caso contrário, para estabelecer o equilíbrio, costumam os carreiros, no primeiro caso, colocar mais uma ou mesmo tôdas as *pernas do tamoeiro* ao lado do mais forçudo e, no segundo, passam as três ou quatro pernas pela fura e as outras três ou quatro por cima da canga do lado do animal que tem mais fôrça. Destarte o que tem menos fôrça fica com a maior parte da canga livre.

tiradeira não é generalizado no Brasil: na Bahia e em Sergipe chamam *soleira;* em zonas de São Paulo e Minas Gerais denominam *rabo da tiradeira;* noutras de Minas apelidam simplesmente *raba;* no Paraná – *sovéu;* em Poconé e Corumbá, em Mato Grosso, dizem *rabicho.*

Tiradeira da chavelha

É uma correia de couro liso que, passando pelo furo feito na tortura da chavelha, serve para apertar a junção do cabeçalho ou dos cambões com as respectivas cangas, por meio dos *tamoeiros.* Nos lugares em que, em vez da *chavelha* para a ligação da canga do coice ao cabeçalho, se usa o *tôrno,* esta correia toma o nome de *correia do tôrno.* Em alguns municípios do Rio Grande do Sul costumam denominar *corda do coice* a *correia da chavelha* do cabeçalho.

Correias de chifres

Com êste nome designamos de um modo geral as correias de couro cru[6], liso ou trançado, com que se ligam pelas aspas ou pontas os bois da mesma junta. Correm pelo Brasil várias denominações para êste apeiro, como sejam: *ajoujo* no Rio Grande do Sul e noutros Estados; *ajoio* em Santa Catarina; *chifradeira, chifreira, ajoujo* no Paraná e São Paulo; *soga, souga, assoga, assonga, sougra* em municípios de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro; *serigola,* também em partes de São Paulo; *cabresto* na Bahia e em Sergipe; *corneira* em Sergipe; *correia de ponta* em Pernambuco, Paraíba e Ceará; *correia de chifre* no Rio Grande do Norte e Piauí.

Estas correias servem para evitar que os bois possam chifrar os da junta imediata quando enraivecidos, mas principalmente para obrigar os animais a conservar as cabeças na direção geral do tiro, o que sobreleva quando se trata de parelhas não muito mansas e destras. Ainda servem as *correias de chifre* para segurar os bois na hipótese de se quebrar a *canga,* o *canzil* ou a *brocha.*

As correias de chifre têm de 80 centímetros a 1,20 m de comprimento.

Vale referir que, em alguns Estados, os nomes que citamos acima designam correias de emprêgo diferente. Assim é que em São Paulo e Minas Gerais se diz *soga,* ou as suas variantes, a correia que prende os bois da mesma junta pelo pé dos chifres, o que acontece quando os animais ainda não têm as extremidades superiores das duas aspas furadas ou argoladas; quando já têm, e a correia passa pelas argolas, chamam *chifradeira, chifreira* e também *ajoujo,* nome generalizado no Rio Grande do Sul. Neste caso passa-se a

(6) Em alguns lugares estas cordas são feitas de fibras vegetais como o caroá, a embira

correia entre o chifre direito de um e o esquerdo do companheiro, segurando-a nos furos ou nas argolas prèviamente engastadas.

Na região do rio Doce, em Minas Gerais, se diz soga ou sôga uma corda de couro que se amarra no pé dos chifres dos bois da junta da guia ou dianteira, para que os puxe o *candeeiro* ou *chamador*, quando necessário[7]. Em algumas zonas, em vez de cordas de couro para êste fim, usam cordas de fibras (caroá).

Trava

Trava é o nome que, em vários Estados do Brasil, se dá às cordas de couro cru trançado, de 4 a 6 metros de comprimento, que servem para amarrar as carradas, isto é, as cargas que conduzem os carros. O nome *trava* não é comum em todo o Brasil: em Pernambuco se chama *corda de arrôcho;* no Rio de Janeiro se diz *travadeira;* em Santa Catarina *sovéu, torçal* e também *trava;* em Mato Grosso *sovéu*, etc., etc. Segundo informação do Dr. Indalécio Arruda, de Lajes, em Santa Catarina, ao conjunto de cordas de amarrar e apertar a carga se chama *reata*[8].

As travas são, em geral, de couro cru trançado, usando-se em algumas zonas cordas de fibras vegetais.

Conjuntas

A *conjunta* é um apeiro do jugo cornal que apenas se encontra nas fronteiras do Sul. É uma tira de couro, muito macia, sempre engraxada, que por meio de várias voltas prende o boi ao jugo pela parte posterior das aspas. Cada jugo leva quatro *conjuntas*, cada uma de 2 a 4 metros de comprimento por cinco centímetros de largura. *Conjunta* é adaptação portuguêsa da palavra *coyunta* ou *coyunda*, freqüente na Espanha e nas repúblicas do Prata.

Gargalheira

A *gargalheira* é uma tira de sola que substitui os canzis em certas regiões do Brasil, como por exemplo no município de Tacaratu em Pernambuco. Pelos quatro orifícios da canga passam duas tiras de sola que formam um colar que junge o boi à canga: ata-se a *gargalheira* na parte superior da canga por meio de um nó. Segundo informações do Sr. Domingos Xavier Sobrinho, de Tacaratu, as *gargalheiras* também se chamam *láticos* e só se usam nas cangas do meio e da dianteira: a do cabeçalho leva sempre canzis.

(7) Informação do Sr. Carlos Coelho, de Vigia, do norte de Minas, adverte-nos que sôga é uma corda de embira que passa pelas pontas dos bois para que o *guia* ou *sogueiro* os puxe.

(8) Em Minas Gerais e no Espírito Santo o nome *trava* designa mais freqüentemente o tento de couro que liga os fueiros entre si, ao que na Bahia se chama *travote*, como já vimos.

Peças de ferro

O uso de peças de ferro no equipamento dos nossos carros de bois é relativamente recente: por muito tempo os seus apeiros eram de madeira e de couro.

Correntes, chapas e argolas

Correntes de ferro, de elos fortes, substituem, em algumas regiões do Brasil, os cambões de madeira. Estas correntes terminam em ganchos que se engatam nos grampos ou argolas das chapas de ferro parafusadas nas cangas. Quando a corrente serve de ligação entre a junta do coice e a imediata, ela se engata na *biqueira*, *nariz* ou *focinheira* do cabeçalho.

A respeito, escreveu-nos o Sr. Elisbério de Sousa Barbosa, de Campo Grande, em Mato Grosso: "Ùltimamente foi adotada com bons resultados uma corrente com ganchos para substituir os *cambões* com *chaveia* e *tiradeira*, sendo que, neste caso, é necessário em cada canga de meios duas chapas de ferro com dois argolões e parafusos com porcas, os quais ficarão um de cada lado para substituir os *tamoeiros*. Estas duas argolas, nas quais se prendem os ganchos das correntes, são prêsas de modo especial. Uma delas, a que fica na parte anterior da canga, é prêsa por meio de um parafuso de 3/4 de polegada, que atravessa a canga de um lado ao outro. A outra argola é prêsa à canga por meio de duas pequenas correntes de 15 centímetros de comprimento, distando entre si cêrca de 15 centímetros. Estas argolas têm 8 centímetros de diâmetro. A grossura do ferro das argolas é de 1/2 polegada. O comprimento das correntes que substituem os cambões é de 2,50 m a 2,80 m". Noutras regiões a chapa da canga atravessa o centro da canga no sentido horizontal: é segura no centro por um parafuso com porca, metido de cima para baixo e tem nas duas saliências orifícios onde se engatam os ganchos das correntes.

*
* *

Além das correntes que substituem os cambões, os carros de alguns Estados como Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo e de outros, menos comumente, usam a *corrente da amarra* ou, como dizem os carreiros — *corrente de marra*, que ainda chamam *corrente de corda*, *descedeira*, *rabadeira*, etc. É uma corrente que liga as juntas de tração do carro, tantas quantas necessárias, ao *argolão* do recavém do carro para escorá-lo nas descidas íngremes, ajudando a junta do coice: serve esta corrente para uma

das mais arriscadas manobras do carro de bois, a que se designa pelo nome de "bois na amarra". Não raro, em Minas Gerais, ainda usam como *descedeira* uma corda de couro bastante forte[9].

Além das argolas prêsas às chapas das cangas e do argolão do centro do recavém do carro, há que falar nas pequenas argolas que, em certas zonas, se colocam nas extremidades dos chifres dos bois, para nelas passar a *chifradeira* ou o *ajoujo*.

A *chavelha* de ferro é também usada em certas regiões do país, como, por exemplo, em São Paulo e no Recôncavo da Bahia, tão-só para o atrelamento da canga do coice ao cabeçalho.

(9) Neste caso, segundo informação do Cel. Manuel Alves de Azevedo, de Campos Gerais (Minas), a corda se chama *arreata*.

CAPÍTULO IV

Composição do tiro. As juntas de tração: número e nomenclatura

CONSTRUÍDO O CARRO e provido dos aparelhos de que tratamos no capítulo anterior, falta-lhe, para prestar os serviços a que é destinado, a fôrça motriz. Esta, no caso, é representada por bovinos que se lhe atrelam, jungidos dois a dois, formando uma ou mais parelhas. Ao conjunto dos animais que o movimentam e puxam chama-se *boiada, esquipação, fieira, junta, terno, tirada* e *tiro*.

Êstes vocábulos merecem algumas observações: *boiada, fieira, junta, terno* e *tirada*, no sentido do número de bois que puxam o carro, são dizeres brasileiros; *esquipação* e *tiro* são vernáculos.

Tiro, registram os *Dicionários* da língua, é o conjunto de animais que puxam carros, carrêtas, carruagens, sejam bêstas, muares ou bois. Em Portugal, num sentido mais restrito, significa parelha ou junta de bois. Fr. DOMINGOS VIEIRA, em seu *Tesouro*, escreve: "Um, dois ou três tiros, juntas ou parelhas de bois, ou bêstas, de puxar carros, carrêtas; às vêzes os tiros são singelos, enfiados um atrás do outro e cada tiro é um animal, como nos grandes carros inglêses". Como coletivo, porém, tiro é a totalidade dos bois que puxam o carro, dispostos em parelhas ou juntas: neste sentido, é de emprêgo usual pelas classes cultas de Portugal e do Brasil.

Esquipação vem também registrado nos léxicos portuguêses como o número de bois que trabalham em um carro (Fr. DOMINGOS VIEIRA, CONSTÂNCIO, CALDAS AULETE). Com êste significado conservou-se em algumas zonas do Brasil, como, por exemplo, no Recôncavo da Bahia. Informando-nos a respeito do carro de bois, escreveu o fazendeiro Torquato Barreto, do engenho São Gonçalo do Poço, no município de Santo Amaro: "Para se atrelar uma *junta* ou *esquipação* de oito bois são necessárias 4 cangas com 16 canzis, 4 tamoeiros, 3 tiradeiras, 3 soleiras, 4 chaveias inclusive a de ferro ou de coice".

Junta, no sentido próprio, em Portugal e no Brasil, designa a parelha de bois, jungidos pela mesma canga: assim um carro pode ser tirado por uma, duas, três ou mais juntas de bois. Entretanto, em certas regiões do Brasil, como na Bahia e em Sergipe, sabemos, de conhecimento próprio e por informações recebidas, que a expressão *junta de bois*, por metonímia, é empregada por fazendeiros e carreiros para designar o conjunto das parelhas atreladas ao carro. No nordeste da Bahia, onde é de costume o tiro de três parelhas, e no Recôncavo onde é de quatro, quando se fala em junta de bois é sempre de referência aos seis ou oito bois que puxam o carro.

Terno é têrmo gaúcho, registrado no *Vocabulário Sul-Rio-Grandense* de Luís Carlos de Morais, como "conjunto das parelhas dos bois da carrêta". Terno é grupo de três coisas ou pessoas: de regra, as carrêtas do Rio Grande do Sul eram e são puxadas por três juntas de bois, donde certamente o nome de *terno* para a enfiada. Acontece, porém, que, não raro, as carrêtas são tiradas por mais de três juntas, por quatro e cinco e, nesse caso, ainda usam os gaúchos a denominação de *terno* para o *tiro*[1].

Fieira é outro nome usado no linguajar dos carreteiros rio-grandenses, mato-grossenses e goianos, para designar a composição dos bois do carro ou da carrêta, dispostas as juntas uma trás outra.

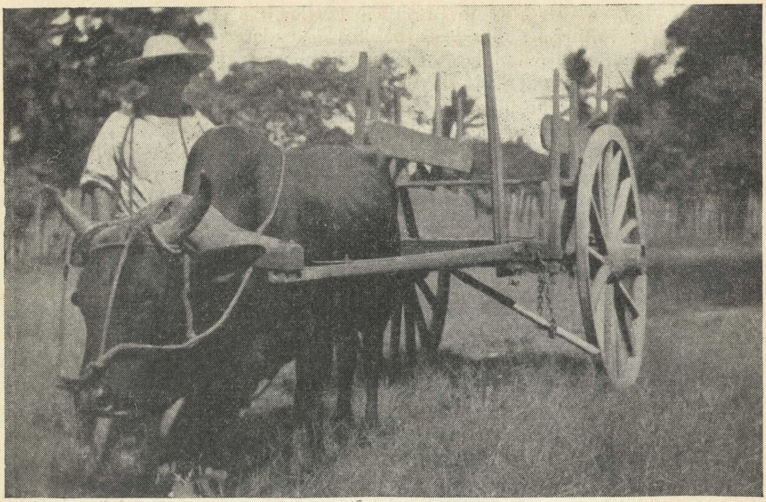
Tirada é localismo pernambucano, usado pelos carreiros com o mesmo sentido de número de bois emparelhados que se empregam na tração do carro. Além de informações que recebemos, vimo-lo registrado literàriamente à pág. 21 da novela de Raimundo Pais Barreto, intitulada *João Carreiro*: "Vamo, seu "Cambinda", vamo, seu "Mimoso", que já é tarde... vinha êle (o carreiro) dizendo aos bois que trazia para completar a *tirada*".

Boiada, além de designar certa porção de gado bovino, em rodeio ou em marcha, conduzida por vaqueiros ou boiadeiros, diz-se, no Brasil, de referência ao gado de serviço de um engenho, usina ou fazenda. No linguajar dos carreiros é freqüente ouvir-se boiada do carro no sentido da totalidade dos bois que o puxam. Carlos Teschauer, em seu *Novo Dicionário Nacional*, registra êste significado, escrevendo: "porção de bois mansos e especialmente no serviço das carrêtas".

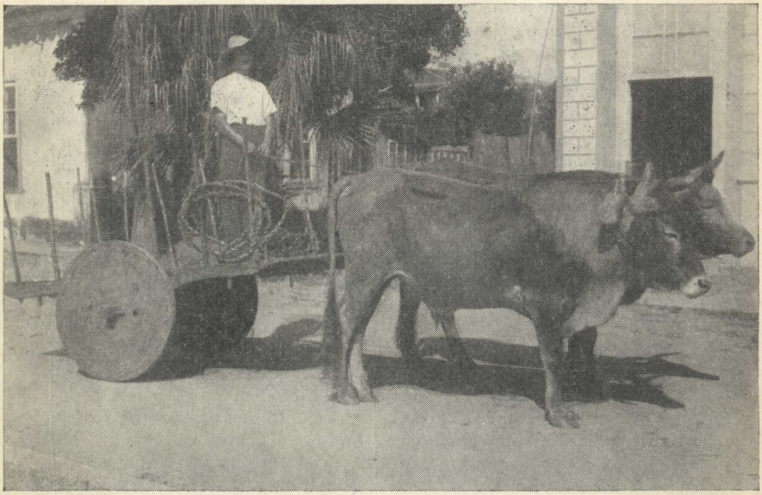
Por mais culto e mais genérico preferimos o têrmo *tiro* para a designação do presente capítulo, onde procuramos apresentar a composição das juntas ou parelhas de tração do carro, conforme os usos do país.

* * *

(1) O nome *terno* para designar a boiada do carro mesmo de quatro ou mais juntas é também usado em certas regiões de São Paulo: ouvimo-lo em Araras.



Carro de um só boi (Soure — Marajó).



Carro tirado por uma só junta de bois — (Tubarão — Santa Catarina).

Os carros de bois no Brasil são tirados, em geral, por uma ou mais juntas, nisso influindo os hábitos de cada região, as condições do terreno e dos caminhos, o maior ou menor tamanho dos veículos e o pêso das cangas, até o vigor dos animais.

Há, entretanto, lugares em que ao veículo só se atrela um boi: neste caso já não se trata do carro de bois ou de suas variantes e modificações, senão de um veículo denominado *carroça de bois*, de mesa quadrangular, com dois varais entre os quais fica o animal. É veículo encontradiço nos subúrbios de algumas cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo e ainda em outros pontos do território nacional, como seja a ilha de Marajó, no Pará.

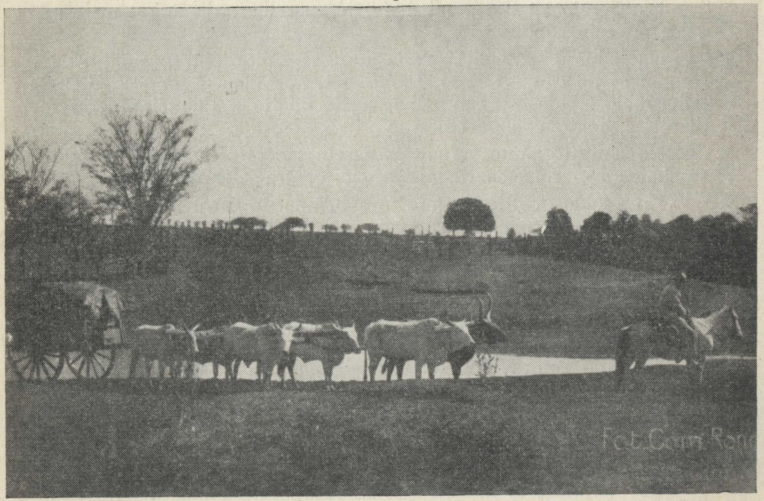
Carros de bois típicos, puxados por uma só junta, são encontrados: nas cidades do Território do Acre, onde, com o tipo de carroça com caixa, são utilizados nos serviços da limpeza pública; à beira-rio no Amazonas e no Pará, também na ilha de Marajó; em alguns municípios do Maranhão, da Paraíba (São João do Cariri, etc.), da Bahia (Carinhanha, Livramento), de São Paulo (Lorena, Formosa, Aparecida, etc.), do Paraná (Guarapuava, Campo Largo); em quase todo o Estado de Santa Catarina, sobretudo na região meridional; no Rio Grande do Sul só se atrela uma junta quando se trata de pequenos veículos chamados *carretinhas*.

O sistema mais generalizado no país para a composição do tiro dos carros de bois é o de duas ou mais parelhas: o de duas corresponde mais freqüentemente às regiões planas, como, por exemplo, a faixa canavieira que se estende de Alagoas até o Rio Grande do Norte. O número aumenta para três, quatro, cinco e mais em terras de relêvo mais acidentado e de piores caminhos. É para notar-se do Espírito Santo para o sul o aumento gradativo das juntas que puxam o carro, chegando em certas zonas a enfiadas de oito a dez, como seja em partes de Minas Gerais. Aqui tem tôda a aplicação o que, num dos capítulos de sua *Géographie Humaine*, escreveu o sábio mestre Vidal de La Blache: "Assim se imprime nesses modos rudimentares de circulação e de transporte a marca imperiosa dos meios físicos". O fato ocorre flagrante no Rio Grande do Sul: enquanto na região da Campanha, de chãos aplainados, o tiro mais comum das carrêtas é constituído por três juntas, na região serrana, de pendores mais ásperos, o número mais freqüente é de quatro e cinco parelhas, embora também concorra para êste ou aquêle sistema o tipo da carrêta.

Correlatamente, a natureza e o estado das estradas ou dos caminhos que têm de ser percorridos influem na formação do *tiro*, pelas maiores ou menores reações que oferecem ao giro dos rodados. Elisbério de Sousa Barbosa, informando-nos de Mato Grosso, faz esta observação: "Há zonas em que os carreiros cangam até doze juntas, por exemplo, naquelas cujo terreno é pantanoso ou muito arenoso, ou mesmo nas viagens longas e demoradas". Não discrepam outros informantes de vários Estados, quando nos dizem



Carro tirado por duas juntas (São Paulo).
(Foto Bastos.)



Carro tirado por três juntas (Mato Grosso).
(Obséquio da Comissão Rondon.)

que, na estação das águas, isto é, das chuvas, quando os caminhos se enchem de atoleiros, é preciso atrelar mais juntas além do normal. E não são para esquecer, na composição do *tiro*, outros fatôres de relêvo, como sejam o pêso das cargas, a resistência dos animais que o compõem e os usos tradicionais de cada região.

Isto pôsto, vejamos, pelos Estados do Brasil, qual o número de juntas atreladas ao carro para os serviços costumeiros e bem assim as várias denominações que lhes dão.

Na Amazônia e na região litorânea do Maranhão predomina o emprêgo de uma só junta, que não tem nome especial[2].

No Piauí, as juntas de tração variam, conforme as regiões, de duas a seis, sendo aliás mais geral o uso de três: quando duas denominam-se junta da frente ou do cambão da frente e junta do pé ou do coice; colocadas mais parelhas entre estas, recebem o nome de meios.

No Ceará o número de juntas varia de uma a oito, estas freqüentes nas várzeas do Jaguaribe; mais comum é o tiro de quatro, assim denominadas — junta da frente ou dianteira, junta do cambão de diante, junta do peito do carro, junta do pé do carro; noutras zonas, dizem: junta da guia, da contra-guia, do tôrno e do coice ou cabeçalho.

Nos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas o *tiro* comum é de duas juntas: do cambão, também dita do arrasto ou da guia e do coice ou do pé do carro.

Em Sergipe o uso geral é de três parelhas: dianteira, meio e coice ou cabeçalho.

Na Bahia a esquipação varia de duas a oito juntas, sendo mais comum as de três e quatro: sendo três, apelidam-se guia ou dianteira, meio e coice ou cabeçalho; sendo quatro — dianteira, contra-dianteira, contra-coice e coice.

No Espírito Santo variam as parelhas de três a cinco, quando se chamam — guia, contra-guia, meio, contra-coice e coice.

No Estado do Rio de Janeiro a boiada do carro compõe-se de três a seis juntas, mais usualmente três e quatro: quando de quatro se denominam — guia, contra-guia ou pé de guia, contra coice ou do tôrno e cabeçalho ou coice; se aumentam têm o nome de meios.

Em São Paulo a fieira varia de quatro a sete parelhas, mais comumente quatro e cinco: neste caso tomam os nomes de guia ou dianteira, contra guia ou pé de guia, contra-chave, chave ou pé do coice ou ainda contra-coice e coice ou cabeçalho; *meios* se dizem as que forem acrescentadas. Acontece que, em alguns municípios paulistas, como Pôrto Feliz, a nomenclatura é diferente: guia, sôbre-guia, sôbre-meio, meio, sôbre-coice e coice.

(2) No interior do Maranhão usam três juntas e também duas. (Informação do Professor Dr. Djalma de Pádua Fortuna.)



Carro tirado por quatro juntas (Caxambu, Minas Gerais).



Carro tirado por cinco juntas (Triângulo Mineiro).
(Obséquio do Dr. Vítor Carvalho Ramos.)

No Paraná o tiro é de três juntas para mais: se três, chamam guia, meio e coice ou tronco; se cinco, que é o mais geral — guia, contra-guia, contra-chave, chave e coice; de um modo geral chamam juntas meias ou dos meios as que ficam entre a guia e o coice.

No Rio Grande do Sul há ternos de duas a cinco parelhas, sendo mais comuns os de três e quatro, cujas denominações revelam influência platina[3]: se a carrêta é tirada por cinco juntas os seus nomes são — ponta, quarta da ponta, quarta do meio ou quarta da quarta, quarta do coice e coice; se quatro, suprime-se a quarta do meio; se três, dizem-se ponta, quarta e coice; se duas — ponta e coice.

Em Minas Gerais a boiada de um carro consta de três até nove e dez juntas, sendo mais comuns as de quatro e cinco[4].

Não há Estado do Brasil onde as variantes dos nomes das diferentes juntas sejam mais numerosas. No Triângulo Mineiro, onde o carro é puxado, de regra, por seis parelhas, os seus nomes são: guia, pé de guia, meio, contra-chaveia, chaveia e coice. A junta da guia, da frente ou dianteira conserva êstes nomes em todo o Estado; a do pé de guia chama-se noutras regiões de contra-guia; a da contra-chaveia tem ainda o nome de contra-tôrno; a da chaveia se diz também junta de fôrça, junta do tôrno, junta do pé do coice; a do coice se denomina também do cabeçalho.

Em Goiás a *fieira* de um carro se compõe de seis a dez juntas, denominadas — guia, contra-guia ou pé de guia, contra-fôrça, fôrça e coice: as intercaladas têm o nome de meios. Na zona de Rio Bonito atrelam oito juntas — guia, pé de guia, contra-pé de guia, três denominadas simplesmente meios, chaveia e cabeçalho.

Em Mato Grosso a *fieira* é composta de quatro a dez parelhas: quando quatro se denominam — guia, contra-fôrça, fôrça e cabeçalho ou coice[5] (Corumbá); em Poconé já apelidam — guia, meio da guia, meio do refôrço e cabeçalho. Já na fronteira paraguaia, no Território de Ponta Porã, as juntas se chamam: ponta, quarta da ponta, quarta do pértico e pértico ou do cabeçalho, ou, então, junta dos bois ponteiros, juntas dos quarteiros, junta dos pertigueiros. Na região de Campo Grande o carro é puxado por oito juntas, não raro indo a doze, recebendo os nomes de guia, pé de guia, chaveia e coice e as intermediárias simplesmente meios[6].

(3) Bartolomé J. Ronco, em seu *Vocabulário de la Carreta Criolla* (Buenos Aires — 1930) no verbete "Yuntas", escreve: "La carreta era ordinariamente arrastada por tres parejas de bueyes. Los de la primera, uncidos junto al pértigo, se llamaban *pertigueros;* los de la segunda, *cuarteros del medio;* y los de la tercera, *cuarteros de adelante*". O ilustrado escritor uruguaio D. Carlos M. Cantu, em gentilíssima e completa informação que nos enviou a respeito da carrêta uruguaia, fala dos bois *pertigueros,* dos *ciñuelos* ou guias e das juntas de "cuartas".

(4) Todavia, há zonas em Minas, como no município de Vigia e vizinhos, em que só se atrela ao carro uma junta de bois, segundo informação do Sr. Carlos Coelho.

(5) Segundo informação do Dr. Gastão de Oliveira as duas juntas intermediárias entre o coice e a ponta ou guia se chamam juntas da "esteira".

(6) O Eng.º Carlos Martins Costa, em suas preciosas informações a respeito da zona de Campo Grande, conta-nos o fato de, no casamento de uma filha do fazendeiro José Mariano, descendente de mineiros, morador na fazenda "Alavanca", comparecerem cêrca de 20 carros de bois, cada um puxado por 12 juntas, trazendo os convidados, amigos e parentes. Não há dúvida que se trata, no caso, de uma certa mostra de suntuosidade.



Carro tirado por seis juntas (Elói Mendes — Minas Gerais).



Carro tirado por nove juntas (Ilhéus — Estado da Bahia).

Nos transportes de cargas extraordinárias e muito pesadas, bem como na subida das grandes ladeiras, ou no desatolamento do carro afundado em lamaçais, costumam os carreiros, prèviamente ou nas ocasiões azadas, aumentar o número normal das juntas de tração, ao que chamam, em quase todo o país – *emendar a boiada* e, no Rio Grande do Sul – *quartear,* vocábulo êste já registrado por Luís Carlos de Morais. Quanto à primeira expressão já a vimos registrada em textos escritos. De feito, à pág. 21 dos *Apontamentos de viagem de São Paulo à capital de Goiás, desta à do Pará, pelos rios Araguaia, Tocantins, e do Pará à Côrte,* da autoria do Dr. J. A. Leite de Morais (ex-presidente de Goiás), 1883, encontramos a seguinte referência: "Desde Casa Branca que encontramos diàriamente com dezenas de carros dos sertões de Minas e Goiás, cada um dêles puxado por dez juntas de bois, pelo menos. Por muitas vêzes vimos carros atolados na lama até os eixos e então os carreiros *emendam* as boiadas de seus carros para arrastá-los".

*

* *

Na composição do *tiro* de um carro de bois há que considerar certas exigências que a experiência e a prática de quatrocentos anos transformaram em imperativos do próprio trabalho: tais as que dizem respeito à resistência e ao vigor dos animais que o compõem, sobretudo aos que formam a mesma parelha, cujo equilíbrio de fôrças tanto importa na regularidade da tração e no rendimento do serviço.

Nilo Cairo, à pág. 57 do seu *Guia Prático do Pequeno Lavrador,* escreve: "Dado o sistema de tração, por meio da canga, o lavrador, quando adquirir a sua junta de bois, deve ter o cuidado de escolhê-los do mesmo tamanho, da mesma altura e mais ou menos da mesma fôrça para que o resultado do trabalho seja profícuo e, além disso, a canga não maltrate os animais pelo seu desequilíbrio".

Não é só: fazendeiros e carreiros do Brasil quando formam as esquipações de seus carros atendem muitas vêzes a reclamos de bom gôsto, como seja a identidade de pelagem dos animais, do feitio das aspas e de outros sinais: parelhas de bois semelhantes, todos pretos, alvos, castanhos, pintados, de chifres parecidos, da mesma altura, etc., constituem um conjunto agradável à vista dos sertanejos: juntas emparelhadas, como se diz no Nordeste ou aparelhadas como se chamam em São Paulo, são um dos timbres da fazenda bem organizada e cuidada. Registrou-o J. Pessoa Guerra em seu interessante livro *Rústico,* quando, à pág. 71, nos fala da "boiada nutrida e formosa, emparelhada pelas côres, que o apurado gôsto do senhor de engenho sabia escolher". Luís Amaral,

tão grande conhecedor da vida rural brasileira, chamou-nos a atenção para certas peculiaridades sôbre que atentam os carreiros na formação das juntas do seu carro: tal, por exemplo, a de que há bois que trabalham melhor ao lado direito, outros do lado esquerdo[7]. E mais: o carreiro deve observar, desde o amansar dos novilhos, as simpatias que unem os animais; dois "amigos" numa junta, colocados dos lados preferidos, puxam muito melhor e nisso está uma das "ciências" do "mestre-carreiro". Por seu turno, Ademar Vidal registra o mesmo fato na Paraíba, escrevendo-nos: "Os bois se habituam tanto a trabalhar juntos que estranham sobremodo quando são postos em companhia de outros. Os resultados são, nesse caso, sempre negativos. É preciso que as juntas não sejam compostas de animais desunidos: há mister que se conservem as mesmas companhias. Tanto melhor trabalham".

Há ainda que distinguir, entre as parelhas atreladas ao carro, as de tração pròpriamente dita e a que funciona principalmente como freio e segurança do veículo. As de tração são tôdas as que se seguem à junta ligada diretamente ao cabeçalho, cumprindo-lhe de um modo geral puxar o carro: destas, algumas têm funções especiais. À da guia, dianteira ou ponta, compete, antes do mais, alinhar a boiada na tração, dar a direção do carro, trilhá-lo em suma, para o que são necessários bois amestrados, inteligentes, fortes, que atendam prestemente aos comandos do carreiro e aos chamamentos do guia. Se bem certas e adestradas estas juntas, não é imprescindível que siga à sua frente o auxiliar do carreiro, pois que os próprios bois, quando pronunciados os seus nomes, atendem perfeitamente às ordens, fazendo com firmeza as manobras, as curvas dos caminhos, marchando à direita ou à esquerda, encaminhando-se à maravilha nas encruzilhadas e nos desvios, aumentando ou diminuindo o esfôrço da tração, esbarrando afinal ao grito de parada.

Depois da junta da dianteira a mais importante no tiro é a chamada da chave, da chaveia ou do contra-coice, de vez que lhe compete, além da tração, auxiliar a do coice ou do cabeçalho no desviar ou destorcer o carro de um perigo, exigindo-se para ela bois firmes e fortes: daí o nome que lhe dão em certas zonas de Minas Gerais de *junta de fôrça* e aos seus componentes o de *bois de fôrça*.

A junta do cabeçalho é, sem dúvida, a mais importante de um carro, de vez que nela está a sua própria segurança, a segurança da carga, do carreiro e de tôda a boiada. Compete-lhe a travação do carro que, como é sabido, na maioria, não tem freios mecânicos. Sustentando imediatamente o pêso do veículo, a junta do coice serve para escorá-lo, freá-lo, tanto nas declividades como nos planos nos momentos de parada, desviando-o de precipícios (tocos, buracos,

(7) Dos animais que trabalham igualmente dos dois lados os carreiros dizem, no seu falar, *que não têm banda*.

catabis, atoleiros), fazendo-o recuar quando necessário. Constituída de animais possantes, devidamente ensinados, dela depende o êxito das carreagens e, daí, o apelido que lhe dão em certas regiões de "junta-mestra"[8]. Mesmo nas zonas (Minas Gerais, São Paulo, etc.) em que a parelha do coice é auxiliada, na descida das grandes ladeiras, pelas juntas chamadas "da amarra", não deixa de ser a principal no que toca à firmeza, à estabilidade e à segurança do carro.

(8) No capítulo das Técnicas do carreiro estudaremos mais detidamente o papel da "junta do coice" na condução de um carro.

CAPÍTULO V

Como se jungem os bois no Brasil: o jugo e a canga

PROBLEMA RELACIONADO com o do carro como veículo de transporte e que tanto tem desvelado o engenho dos etnógrafos do Velho e Novo Mundos, é o da forma pela qual se jungem os bois para se poder utilizar o seu trabalho e a sua fôrça: deveríamos dizer, atendendo-nos ao linguajar brasileiro, o dos modos de encangar os animais para a formação das parelhas ou juntas de tração.

De um ponto de vista geral, podemos dizer que os bois de carro se jungem por meio de um instrumento de madeira denominado *jugo* (sânscrito — *yugon;* grego — *zygas;* latim — *jugum;* italiano — *giogo;* espanhol — *yugo, xugo, jubo;* catalão — *jou;* francês — *joug;* tirolês — *gou;* gôdo — *yusk;* alemão — *joch;* inglês — *yoke;* sueco — *ok;* dinamarquês — *aag;* russo — *igo;* húngaro — *iga;* checo — *jiho;* vasconço — *uztarria;* rifenho — *zairu;* abissínio — *quaembaer* ou *uasko,* etc.).

Jugo, define o *Dicionário Enciclopédico Americano,* é um instrumento de madeira com que se jungem pela cabeça ou pelo pescoço os bois ou mulas que trabalham nos serviços do campo, no arado e nos carros e carrêtas e a *Enciclopédia Universal Ilustrada Europeu-Americana* de Espasa-Calpe, S. A. diz: "instrumento de madeira ao qual, formando juntas, se jungem, pelo pescoço, as mulas, ou pela cabeça ou pescoço os bois e ao qual vão ligados o cabeçalho ou lança do carro, o timão do arado, etc.".

Como se vê destas definições e, mais do que isso, da prática dos diferentes povos que usam veículos de transporte puxados por bois, há duas maneiras de jungi-los para a formação das parelhas, juntas, cingéis ou cingeladas, como ainda se diz em Portugal.

O nome genérico do aparelho que os liga é *jugo*: entretanto, na prática, há que fazer uma distinção entre o *jugo* que junge pelos

chifres e o que os emparelha pelo pescoço, chamado êste especialmente — *canga.*

De feito, existe o jugo que TELÉSFORO DE ARANZADI chama — cornal — ligadura pelos chifres ou cornos e o jugular — ligadura pelo pescoço. É isso mesmo que frisa XAQUIM LORENZO FERNANDEZ, em seu interessante ensaio sôbre *A arte popular dos xugos da Galiza,* quando escreve: "Na Galiza usam-se duas espécies de jugos: os de *mulida* e os de *canga;* o jugo de *mulida* ata-se por meio de umas correias aos cornos dos animais; os de canga, que podem ser de *brigueiros — coleiras* e de *chanciles* — canzis ou cangalhos — descansam simplesmente no pescoço dos bois".

Êstes dois sistemas de jungir os animais vêm da mais alta antigüidade. Restringindo-nos à Roma antiga, sabemos que eram usados os dois *jugos* — os de cabeça e os de pescoço, que podiam ser simples ou duplos e até tríplices para o enquadramento dos animais bravos entre os mansos, ao tempo da doma, e ainda *jugos* compensadores para remediar a desigualdade de fôrça de bois da mesma parelha. Segundo nos informam PLÍNIO, PALLADIO e COLUMELLO, o jugo de pescoço era o melhor e o mais usado pelos camponeses romanos: CÍCERO, de uma feita, disse que o pescoço do boi fôra feito para o jugo. Por seu turno COLUMELLO dizia que a maneira usual, em algumas províncias, de jungir pelos cornos, estava quase geralmente abandonada, pois o boi tem mais fôrça com o pescoço e o peito do que com os chifres. Vê-se, pois, que êste sistema de formar as parelhas correspondia à idéia que tinham os romanos a respeito do assunto da fôrça dos animais. É certo, porém, que para as bandas da Gália Cisalpina os montanheses dos Alpes costumavam jungir pela cabeça, o que também se verificava além dos Alpes. O *jugo* romano de pescoço, feito de buxo ou tília, era seguro por meio de largas correias de *couro lora subjugia* — com doze a dezesseis pés de comprimento (VARRÃO — *De re rustica*). Foi, talvez, por essa predominância do *jugo jugular* na velha Roma, que R. BRAUNGART, estudando as diferentes espécies de aparelhos próprios para formar pares de animais, entendeu chamar ao processo de jungir pelo pescoço — latino — e ao que o faz pela cabeça — germânico — o que foi contestado, com fortes e ponderosas razões, pelo ilustre Professor de Granada TELÉSFORO DE ARANZADI.

O assunto tem alto relêvo nos domínios da etnografia.

TELÉSFORO DE ARANZADI[1], CARRERAS Y CANDI[2] na Espanha, LEITE DE VASCONCELOS[3], LUÍS DOS SANTOS RIBEIRO[4], o CONDE d'AURORA[5], VIRGÍLIO CORREIA[6] e LUÍS CHAVES[7] e ainda o ilustre

(1) *Etnografia* — 1917.
(2) *Folklore y Costumbres de España* (Barcelona — 1931).
(3) *Estudo etnográfico a propósito da ornamentação dos jugos e cangas dos bois nas províncias portuguêsas do Douro e Minho* (Vol. V, dos "Opusculos" — Etnologia — Lisboa — 1938).
(4) *Cangas de bois nos Açôres, in Açoreana* — 1938.
(5) *O carro de bois minhoto* (Pôrto s/d).
(6) *O carro rural português,* in *Terra Portuguêsa,* n.os 21 e 23.
(7) *O carro de bois,* in *Letras e Artes,* ano V, n.º 38, 1942.

mestre polonês EUGÊNIO FRANKOWSKI[8], em Portugal; R. BRAUNGART[9], FRITZ KRÜGER[10], KÜHN[11], na Alemanha; XAQUIM LORENZO FERNANDEZ[12], na Galiza; MAX RINGELMAN[13] e outros na França, além de muitos mais em vários países, dissertaram de sobremão a respeito dos apeiros de cangar os bois.

O primeiro, no curso de proveitosas conferências feitas no Ateneu de Madri, em 1917, versou amplamente a matéria, descreveu as várias espécies de jugos na Europa, Ásia e África, sendo para lamentar que, na discriminação das áreas, não incluísse as terras americanas.

Segundo ARANZADI e CARRERAS y CANDI jungem-se os bois pelo pescoço em Portugal, na maior parte da Galícia e da Catalunha, em quase tôda a Itália, na península Balcânica, na Hungria e România, na Sérvia e na Bósnia, no noroeste da Irlanda, na Suécia, no Meclemburgo, na Prússia Oriental, na Lituânia, na Rússia, na África (Marrocos, Argélia, Núbia, Abissínia, África do Sul, etc.), em tôda a Ásia e, acrescentamos nós, no Brasil. Remontando às origens foi o processo usado em Nínive, na Caldéia no século VI a. C., nos Alpes Marítimos, desde os tempos pré-históricos, na clássica Beócia da Grécia e na velha e celebrada Roma.

Jungem-se os bois pelos chifres na vertente setentrional dos Alpes e na Borgonha, em quase tôda a França e Espanha, nas Canárias, na Bélgica e na Áustria, na Sardenha, em partes da Córsega, da Argélia e Tunísia, em quase tôdas as repúblicas hispano-americanas; volvendo ao passado, era a forma usada no Egito e entre povos da pré-história da Europa. ARANZADI chama a atenção dos estudiosos para o fato, não muito raro, da coexistência das duas espécies de jugos em alguns lugares como na Córsega, na Argélia e, acrescentamos nós, nas regiões fronteiriças do sul e sudoeste do Brasil, ou seja nos limites com o Uruguai, Argentina e Paraguai e em alguns municípios do oeste mato-grossense, como seja o de Mato Grosso.

Não nos forramos ao prazer de resumir nas linhas seguintes a classificação das diferentes espécies de jugos proposta pelo eminente Professor de Granada: para ARANZADI os jugos são de duas espécies — jugulares e cornais.

Os jugulares são os que jungem os bois pelo pescoço e podem ser de colares, de canzis e de quadros. Os de colares abraçam o cachaço dos animais por meio de coleiras de varas flexíveis, cujas extremidades se prendem na parte superior do jugo por meio de

(8) *As cangas e jugos portuguêses de jungir os bois pelo cachaço*, in *Terra Portuguêsa*, ano I, n.º 2, março de 1916.

(9) *Germanische, romanische und slavische Doppeljoche*, Archiv für Anthr XXVI — 39.

(10) *Die nordwestiberische Volkskultur* na revista *Wörter und Sachen*, Heidelberg, 1927, vol. X.

(11) *Die Zweckwässigste Ernährung des Rindviches.*

(12) *A arte popular nos xugos da Galiza*, in *Boletim dos Trabalhos da Sociedade Portuguêsa de Antropologia e Etnologia* — Vol. VII — Pôrto — 1935.

(13) *Genie rural appliqué aux colonies* — Paris — 1908.

cavilhas ou ainda coleiras de couro ou de cordas; os de canzis ou cangalhos, que são hastes de madeira entre as quais fica o pescoço dos animais, ligadas por baixo por correias de couro[14], os de quadro ou de bastidor que constam de duas peças de madeira do mesmo comprimento, curva a superior, reta a inferior, ligadas por hastes de madeira que as atravessam e completam a atadura do pescoço[15].

Os jugos cornais são os que prendem os bois da mesma junta pelos cornos ou chifres, apresentando grande variedade de feitios e aspectos. CARRERAS Y CANDI faz sentir que hoje, na Alemanha, se prescinde do jugo, pondo-se em cada boi uma espécie de frontal ou diadema de madeira: dir-se-ia o jugo frontal.

Do que fica dito verifica-se que, dentro das espécies de jugos jugulares e cornais, há uma infinidade de formas, modelos e aspectos que dão lugar a interessantíssimas indagações nas províncias da etnografia.

*

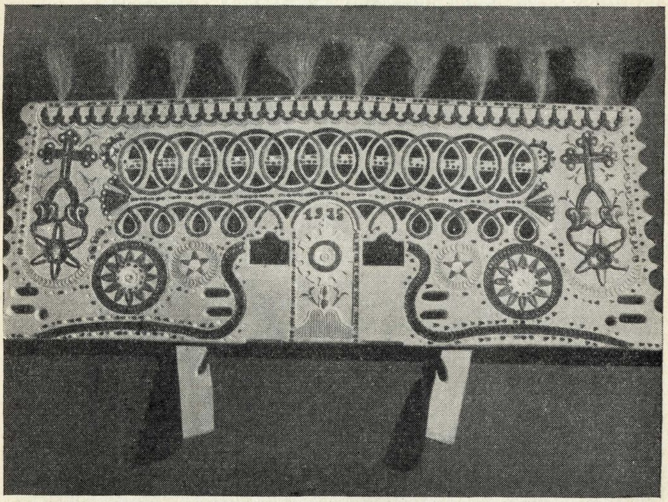
* *

Matéria apaixonante no estudo etnográfico das espécies de jugo é a que diz respeito à decoração que, em certos países, Portugal sobretudo, os camponeses executam nos mesmos jugos, decoração esta que obedece a motivos utilitários, supersticiosos e estéticos, seja para distinguir um dos outros, seja para preservar o gado de influências malignas de inimigos e das fôrças do mal, para dar-lhes beleza, honrando destarte os instrumentos do trabalho. Os estudos de ARANZADI, de J. LEITE DE VASCONCELOS, de FRITZ KRÜGER, de EUGÊNIO FRANKOWSKY, de LORENZO FERNANDES, de LUÍS CHAVES e tantos outros mostram, à maravilha, a importância e o encanto das pesquisas relativas à razão de ser e à simbologia dos motivos decorativos. J. LEITE DE VASCONCELOS escreveu no seu citado livro: "Tanto os jugos como as cangas estão às vêzes, na parte superior, coroados de cabelos, de forma de pincel, dando-se não raro o caso de os pincéis, na série, alternarem em côr branca e preta. No corpo dos jugos e cangas observa-se a seguinte ornamentação: figuras humanas, quadrúpedes, aves, peixes, corações, astros, flôres, árvores, ramos, circulados, isolados, círculos concêntricos, a custódia, a hóstia, o signo-saimão (ou só, ou com um círculo no meio ou estando êle próprio dentro de um círculo), cruzes, várias figuras geométricas (retas, losangos, ângulos, etc.) e uma infinidade de figuras mais, nem sempre classificáveis. Tudo variado. Nos jugos e cangas de outras províncias como na Estremadura e Beira Alta há única

(14) Esta variedade é pròpriamente o que designamos canga: é usada em Portugal, na Galícia, em partes da Espanha (Corunha, Lugo, Aragão, Baleares, etc.); mais ou menos semelhantes são os jugos usados em Marrocos, Argélia, norte da Índia, Ceilão, Birmânia, Núbia, Abissínia e África do Sul.

(15) Êste jugo de quadro foi chamado impròpriamente de "eslavo" por R. BRAUNGART, certo por ser freqüente na Rússia, Sérvia, Bósnia, Eslavônia, Hungria, etc., mas que também se encontra em regiões do Oriente.

e isoladamente ou uma cruz ou um signo-saimão. No Minho e Douro os jugos e cangas assentam imediatamente no pescoço do animal; noutras partes, como na Beira-Alta, etc., assentam sôbre uma espécie de almofada de couro forrada de lã e chamada *molhelha*, que pousa no pescoço do boi. Às vêzes, porém, aparecem no Pôrto bois com *molhelhas*: mas os jugos neste caso diferem completamente dos usuais e assemelham-se aos da Beira e das outras terras onde a *molhelha* existe".



Jugo lavrado da região de Ovar (Portugal).

LUÍS CHAVES, à pág. 28 do *Catálogo da Exposição de Arte Popular Portuguêsa* (Lisboa — 1916), escreveu os seguintes períodos: "Êste carro, umas vêzes liso, outros de caixa, com fueiros ou com sebes é porventura o mais prestável de todos êles e também o de maior curiosidade etnográfica, se atentarmos na floração magnífica dos jugos ou cangas que pousam no cachaço dos animais dando-lhes um ar hierático de boi Ápis, protetor dos campos e dos camponeses. É Portugal o país de maior variedade no modo de jungir os bois, e onde se encontram os mais ricos jugos de desenhos e pintura. Os jugos esculpidos, de formoso lavor, que se pavoneiam nos povoados e montezinhos da faixa transmontana, beirã e minho-durinhense, ostentam ornatos arcaicos, persistência, talvez, de motivos celtas e ibéricos. Atestam, ao mesmo tempo, uma riqueza de temas e uma perícia de manufatura que têm provocado a admi-

ração de sábios e incultos. Os estrangeiros procuram adquiri-los e pagam-nos, por vêzes, principescamente".

Por seu turno, o ilustre etnógrafo polonês EUGÊNIO FRANKOWSKY, do Instituto de Antropologia da Universidade de Cracóvia, publicou, na *Terra Portuguêsa* (1916), interessantíssimo estudo, no qual, entre outros sápidos trechos, lemos o seguinte: "Quem tiver estado no Pôrto, levará entre as recordações indeléveis de sua visita a lembrança vivaz dos característicos jugos, admiràvelmente esculpidos, que, juntamente com os carros arcaicos, circulam pelas ruas do velho burgo, todos diferentes e cada qual mais precioso que os outros. Êsses jugos dão ao Pôrto o caráter de um museu vivo de Etnografia". Também XAQUIM LORENZO FERNANDEZ, no seu estudo citado, afirma que a decoração dos jugos não só corresponde a uma necessidade estética, mas também a um senso utilitário e outro mágico e que a decoração obedece a quatro motivos: dois puramente utilitários, um supersticioso e outro estético, demonstrando-o em seguida com larga cópia de argumentos e gravuras.

Tais estudos têm, no Brasil, apenas o interêsse científico geral, de vez que os jugos ou cangas usados pelos nossos carreiros se caracterizam, neste particular, pela ausência de enfeites e alfaias — quase sempre lisos, pobres, essencialmente rústicos. Do amplo inquérito que, a respeito, realizamos em todo o país, resultou uma negativa quase geral.

Apenas numa ou noutra zona vestígios ou tentativas de decoração: citemo-las. Segundo informações do Prefeito de Ruças, no Ceará, alguns carreiros colocam ferraduras nas cangas, para dar melhor sorte, livrando carro, animais e condutores dos sortilégios da *caapora*. Em certas zonas da Bahia, no Nordeste, os carreiros esboçam decorações na parte superior dos canzis que terminam em forma de cruz, de palmatória, de rosto humano, alguns com vários entalhes ao longo da parte superior. No município de Cachoeiro do Itapemirim e terras vizinhas, segundo informes dos fazendeiros Horácio Gomes de Sousa e Felisberto Gomes, fazem alguns desenhos nas cangas e canzis, entre os quais cruzes que, acreditam, os livram de desastres. De alguns municípios mineiros como Três Pontas, Passos, etc., tivemos notícia de que os carreiros esculpem nas cangas o signo-saimão para evitar feitiços; noutros, como Itamonte, apenas marcam as cangas com as iniciais dos proprietários e números indicativos das juntas a que pertencem, o que também se faz em partes do Rio Grande do Sul e Mato Grosso. Em São Paulo, em alguns de seus municípios, como por exemplo Birigui, costumam colocar bonecos de pano e pintar a parte superior das cangas[16]. Tudo muito rudimentar, primitivo, singelo.

*

* *

(16) Em capítulo posterior aludiremos ao hábito, em certas regiões, de enfeitar os carros ou as carradas em dias festivos ou em dados serviços.

Reatando o fio da nossa exposição a respeito dos instrumentos de ligação dos bois para formar as juntas do tiro, impõe-se de logo uma observação mais demorada sôbre os dois nomes com que, vulgarmente, são designados em Portugal e no Brasil, ou seja *jugo* e *canga*.

Jugo é nome genérico de todos os instrumentos de madeira que ligam os animais da mesma parelha: assim vemo-lo registrado nas *Enciclopédias* e nos trabalhos dos etnógrafos. *Canga* é uma espécie de jugo, uma das variedades do jugo jugular da classificação de ARANZADI. Assim, rigorosamente, tôda canga é jugo, mas



Jugo lavrado de Maia (Minho — Portugal).

nem todo jugo é canga. No linguajar brasileiro, o vocábulo *jugo* tem um sentido restrito e fazemos indubitável distinção entre *jugo* e *canga* como aparelhos de junção dos bois da mesma parelha. Quando a união é feita por meio de uma peça de madeira que descansa sôbre a nuca do animal, atando-se aos seus chifres por meio de correias de couro, chamamos apenas *jugo;* quando a ligação é feita por meio de uma peça de madeira que descansa sôbre o seu cachaço, segurando-a aí os canzis e as brochas, ou mesmo coleiras de sola, ditas *gargalheiras*, denominamos tão-sòmente *canga*.

Entretanto vale referir que nos *Dicionários* da Língua Portuguêsa encontram-se os dois vocábulos sempre indicados como sinônimos; até mesmo nos que foram elaborados por brasileiros não se

atentou nessa terminologia tão vulgar. Em Portugal, já havia notado J. Leite de Vasconcelos, nos seus estudos etnográficos, os lavradores do Minho e Douro, não raro, confundiam as duas designações. Vejamos, porém, o que dizem os *Dicionários*.

D. Raphael Bluteau — *Vocabulario Portuguez e Latino* — 1712.

Canga	*Jugo*
É um pao grosso com faces, com o qual puxam os bois para levarem o carro, com os pescoços numas travessas, a que chamão cangalhos.	Canga, pao que atravessa de boi a boi, em que vão os bois presos ao carro, ou arado. Por o jugo aos bois — juntá-los.

Antonio de Moraes Silva — *Diccionario da Lingua Portugueza* — 2.ª ed. 1813.

Canga	*Jugo*
O jugo, com que se jungem os bois para a lauvora.	Canga em que se jungem os bois para a lavoura ou para tirarem por carro.

Antonio de Moraes Silva — *Diccionario da Lingua Portugueza* — 9.ª ed.

Canga	*Jugo*
O jugo com que se jungem os bois para a lavoura.	Canga em que se jungem os bois para tirarem por carro, ou por arado.

Francisco Solano Constâncio — *Diccionario Critico e Etymologico da Lingua Portugueza* — 5.ª ed. — Paris — 1854.

Canga	*Jugo*
Jugo com que se prendem os bois pelo cachaço para a lavoura, e para puxar o carro.	Canga em que se jungem os bois para puxarem o arado, ou tirarem o carro.

Eduardo de Faria — *Novo Diccionario da Lingua Portugueza* — 4.ª ed. — Rio de Janeiro — 1859.

Canga	*Jugo*
O jugo com que se jungem os bois para a lavoura.	Canga em que se jungem os bois para puxarem o arado ou tirarem o carro.

Dr. Fr. Domingos Vieira — *Grande Diccionario Portuguez ou Thesouro da Lingua Portugueza* — 1872.

Canga	*Jugo*
O jugo com que se jungem os bois ao carro ou para lavoura.	Canga em que se jungem os bois para tirarem o carro, ou por arado.

José Maria de Almeida e Araujo Corrêa de Lacerda — *Diccionario Encyclopedico ou Novo Diccionario da Lingua Portugueza* — 4.ª ed. 1874.

Canga	*Jugo*
O jugo com que se jungem os bois para a lavoura.	Canga em que se jungem os bois para puxarem o arado, ou tirarem o carro.

J. F. Caldas Aulete e Antônio Lopes dos Santos Valente — *Diccionario Contemporaneo da Lingua Portugueza.*

Canga	*Jugo*
Jugo com que se unem os bois pelo cachaço para puxarem juntos.	Canga com que se jungem os bois para puxarem o arado ou o carro.

Cândido de Figueiredo — *Novo Dicionário da Língua Portuguêsa* — 4.ª ed. 1925.

Canga	*Jugo*
Jugo de madeira, com que se unem os bois para o trabalho.	Canga de bois.

Adolpho Coelho — *Diccionario Manual Etymologico da Lingua Portugueza* — 5.º milhar.

Canga	*Jugo*
Jugo de bois que puxam o carro ou os instrumentos da lavoura.	Canga de bois.

Antônio José de Carvalho e João de Deus — *Diccionario Prosodico de Portugal e Brasil* — 1918.

Canga	*Jugo*
Jugo dos bois.	Canga.

Jayme de Seguier — *Diccionario Pratico Illustrado* — 2. ed. — 1928.

Canga	*Jugo*
Jugo de madeira com que se unem os bois para o trabalho.	Canga de bois.

Simões da Fonseca — *Novo Diccionario Encyclopedico Illustrado da Lingua Portugueza* — 1926.

Canga	*Jugo*
Jugo dos bois.	Canga.

MAXIMIANO LEMOS — *Encyclopedia Portugueza Illustrada. Diccionario Universal.*

Canga	*Jugo*
O jugo com que se jungem os bois para o trabalho.	Canga com que se jungem os bois para puxarem o arado ou o carro.

W. M. JACKSON — Inc. Editôres — *Encyclopedia e Diccionario Internacional.*

Canga	*Jugo*
O jugo com que se jungem os bois para o trabalho.	Canga com que se jungem os bois para puxarem o arado ou o carro.

EDITÔRA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA S. A. — *Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguêsa* — 2.ª ed. — 1939.

Canga	*Jugo*
Jugo de bois.	Canga.

LAUDELINO FREIRE E J. L. DE CAMPOS — *Grande e Novíssimo Dicionário da Língua Portuguêsa.*

Canga	*Jugo*
Jugo de madeira com que se prendem os bois para o trabalho.	Canga com que se jungem os bois para puxarem o arado ou o carro.

LELLO UNIVERSAL em 2 volumes. *Diccionario Encyclopépico Luso-Brasileiro* — Direção: João Grave e Coelho Neto.

Canga	*Jugo*
Jugo de madeira, com que se jungem os bois ao carro ou ao arado.	Canga de bois.

Êste *Dicionário* no verbete *canga* acrescenta sob a rubrica Enc-Agric: "Não há distinção em português entre jugo e canga. Em algumas províncias está em uso uma destas duas palavras e nas restantes outra. Mas designam ambas a mesma peça de madeira que junge os bois ou os prende ao carro. Em várias regiões, como no Minho, a canga apresenta decorações interessantes. A canga é uma peça de madeira volumosa mas leve, preparada de maneira a poder a parte inferior adaptar-se ao cachaço do boi. É a *canga simples.* Para os animais emparelhados emprega-se a *canga dupla.* Adapta-se a canga por meio de uma almofada ou molhelha colocada na cabeça dos animais e fixa-se por meio de correia na base dos cornos. No meio tem o entalhe para receber a extremidade do cabeçalho do carro que se fixa por meio da cavilha (chavelhão), ou então um anel a que se prende a corrente de atrelar o veículo. Por vêzes, a parte média da canga (que neste caso é mais comprida) tem,

em vez de um só, muitos entalhes, o que permite aproximar a cavilha do animal mais vigoroso. Rígida, quando para animais do mesmo tamanho, a *canga dupla* pode ser articulada quando se jungem dois animais de tamanho diferente. A *canga simples* deixa a cada boi a sua independência, mas muitos lavradores preferem a *canga dupla*. Quer seja *simples*, quer *dupla*, a canga constitui a maneira mais econômica de apeirar os bois: por isso tem um grande emprêgo. Em certas regiões (por exemplo no Alentejo), aplica-se também aos muares, sendo então constituída por uma travessa assente no cachaço dos dois animais". Se, como afirma João Grave, no início desta nota, não há em Portugal diferença entre jugo e canga, assim não acontece no Brasil, como procuramos demonstrar neste Ensaio.

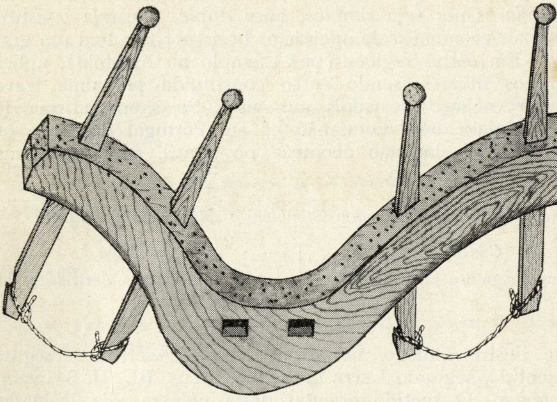
Antenor Nascentes — *Dicionário Etimológico da Língua Portuguêsa*

Canga	*Jugo*
Em Portugal significa jugo dos bois.	Apenas registra a derivação: do latim *jugum*.

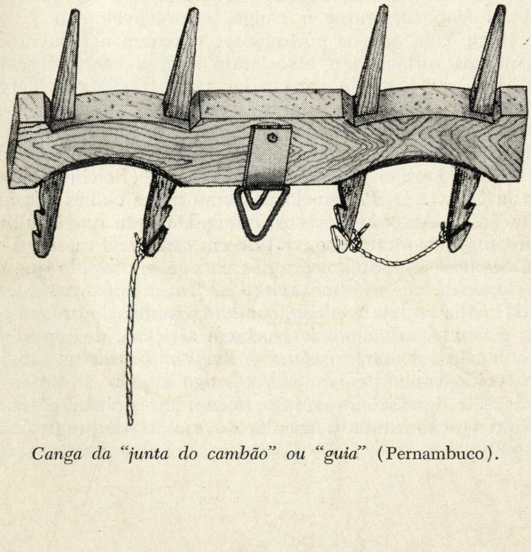
Êste ilustre filólogo, no verbete *canga*, escreve o seguinte: "Neste sentido, segundo Leite de Vasconcelos, RL, II, 34, vem do verbo *cangar*. O sentido oriental desta palavra, diz Dalgado, é "tábua de suplício usada especialmente na China e na Cochinchina. Baseando-se em Yule, afirma o mesmo autor que neste sentido é genuìnamente chinês o vocábulo, registrado num dicionário do século IX com a forma de *Kanggiai*, no mandarino moderno *kyanghai* (forma inexata, segundo Pelliot). De *kanggiai* provém o cantonês *k'angka*, trazer a canga, e provàvelmente o anamita *ganga*. Julga Yule que os portuguêses tomaram a palavra de uma destas últimas formas e a associaram com a sua designativa de jugo de bois ou jugo de carregador para transportar cargas. C. Viana, porém, afirma que o têrmo português designou, por analogia de forma ou aplicação, a tábua que serve de suplício na China. Os antigos orientalistas portuguêses dão ao instrumento diversos nomes: *colar* (Fernão Mendes Pinto), *tábua* (Belchior Nunes, Fr. Gaspar da Cruz). O. P. Semelo dá como nome chinês *Kia hao*. De uma citação de Antônio Bocarro, infere Dalgado que o último é o anamita *gang*, por atração convertido em *canga*. O mesmo Dalgado, aliás no *Suplemento* ao *Glossário*, se corrige e, dizendo que o nome chinês é *kia*, dá como étimo *kang-kia*, trazer a canga. M. Lubke, Rew, 1541, filia ao lat. *cambica, cambita, camba*, de origem gaulesa. Macedo Soares lembra possível origem africana, de um verbo que significa amarrar, atar, prender (*Revista Brasileira*, 15-5-1880). Há um tecido com êste nome, V. *Ganga*".

Após essa digressão através dos vocabulários portuguêses e brasileiros, voltemos ao estudo particular dos modos de jungir os bois de carro no Brasil, o que, como já dissemos, linhas acima, se faz por

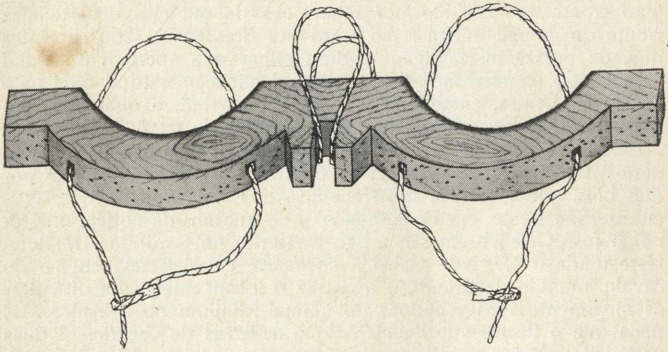
TIPOS DE CANGAS USADAS NO BRASIL



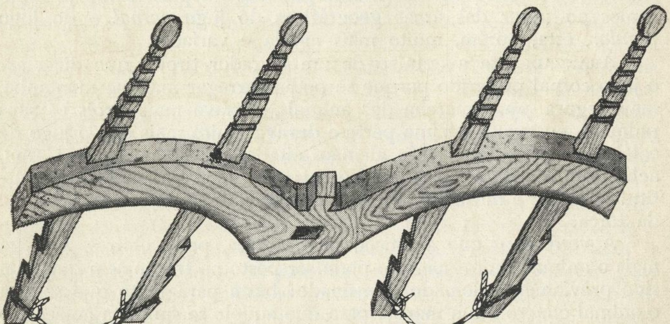
Canga da junta do "coice", mostrando a sua pronunciada curvatura (Bahia).



Canga da "junta do cambão" ou "guia" (Pernambuco).



Canga com "gargalheira" em vez de canzil (Ceará).



Canga das juntas da "guia" e do "meio" (Sergipe).

meio da *canga* (já descrita no Capítulo III desta Parte). Quanto ao *jugo* só o encontramos nas regiões limítrofes com o Uruguai, Argentina e Paraguai, no município de Mato Grosso, no Estado do mesmo nome[17] e em partes do Estado do Amazonas.

O Dr. Nilo Cairo em seu livro citado, à pág. 56, fala de outro aparelho que se usa no Brasil para a formação das juntas: "é o jugo frontal, constituído por uma peça de madeira encostada à fronte do animal e ligada ao carro por dois tirantes de correntes que, de passagem, se ligam a duas cilhas que apertam o animal pelo ventre, conservando assim a sua inclinação natural da fronte ao carro. Usa-se, então, um jugo para cada boi, o qual age com liberdade e independência nos seus esforços de tração".

Parece-nos, pelo desenho que vimos, que êsse é o jugo usado para a tração de uma carroça de quatro rodas, puxada apenas por dois bois, que se utiliza nos trabalhos da Escola Superior da Agricultura São Bento, em Pernambuco, e de que nos dá notícia o agrônomo José Gusmão em seu artigo transcrito no Capítulo III. Refere-se ainda o Dr. Nilo Cairo à *coalheira*, colar semelhante ao do cavalo, munido de tirante, o que traz o inconveniente de dificultar os movimentos das espáduas do animal, diminuindo o esfôrço. É pena que o ilustre autor não indique as áreas de uso dessas duas variedades de jugos, aliás muito pouco freqüentes no Brasil. Entre nós, a *canga* domina quase exclusivamente.

*

* *

Isto assente, confrontemos agora as vantagens e desvantagens que oferecem o *jugo* e a *canga*. Qual dos dois sistemas será preferível? Um e outro têm no mundo os seus adeptos, como já esboçamos ao tratar das áreas geográficas do jugo *cornal* e do jugo *jugular*, esta, porém, muito mais ampla e variada.

Aranzadi cita a opinião de um lavrador tirolês que dizia ser o jugo cornal preferido porque se podia carregar mais na montanha, mais segura era a marcha dos animais, deixava mais livres os seus pulmões, custava a décima parte e durava muito mais que o jugo de coleiras. Kühn, etnográfo alemão, citado por Carreras y Candi, acha que os jugos cornais ou frontais correspondem melhor à constituição óssea e muscular dos bois e possibilitam maior manifestação da fôrça.

A verdade é que a junção pela cabeça, pelos chifres, subjuga mais o animal, tanto que êste pode ser pôsto na tração sem que haja sido prèviamente domado e ensinado: basta para tanto que se una o animal chucro a um manso, para que aquêle se submeta ao serviço e o execute mais ou menos. Narrou-nos o Capitão Heitor Mendes,

(17) Segundo informação do Prefeito Manuel Domingues Júnior os matutos dizem *jubo*, em vez de *jugo*.

um dos Diretores da Companhia Mate Laranjeira, em Mato Grosso, que, ao tempo em que a Companhia empregava carros de bois no transporte da erva-mate dos ervais para os armazéns de Pôrto Murtinho, à beira do Paraguai, não havendo tempo para domar todo o gado, os carreteiros uniam pelo jugo os chucros e êstes trabalhavam satisfatòriamente. Daí se percebe que o jugo submete mais violentamente o animal. Por seu turno, F. CONTREIRAS RODRIGUES, escritor e poeta gaúcho, em carta de 17 de agôsto de 1943, depois de informar que o uso do jugo domina a região fronteira do sul e sudoeste do Estado do Rio Grande do Sul, abaixo de uma linha que partindo de Pelotas vai até Uruguaiana, passando por São Gabriel e Alegrete, escreveu: "Os carreteiros dizem que o jugo proporciona um tiro, isto é, a *puxada,* mais firme." E acrescenta: "o jugo é prêso com *guascas chatas* de três a quatro centímetros de largura sôbre o cogote dos bois e enroladas com quatro ou cinco voltas, abarcando o jugo nas duas extremidades e as *guampas* (chifres) do animal. Assim o animal fica com a cabeça imobilizada. Já vi um estancieiro censurar êste sistema do ponto de vista sentimental, achando-o cruel, porque observou que os animais estão sempre rangendo os dentes, produto da dor que sentem. A êste sistema de jungir se designa pelo nome de "puxar de cogote"; ao de jungir pela canga se denomina "puxar de encontro", deixando êste a cabeça livre. Todavia êste sistema há de pisar as tábuas das paletas do animal, determinando menor fôrça na tração".

Saint-Hilaire que, com tanta acuidade, viu as coisas brasileiras e que conhecia o processo de jungir os bois em sua pátria, ou seja pelo *jugo cornal,* no curso de uma de suas viagens aos nossos sertões, atentou na forma de atrelamento, usado no Brasil, e escreveu: "O atrelamento é feito sôbre o pescoço dos bois e não sôbre a cabeça, processo que me pareceu merecer elogios". E, percorrendo o distrito de Campos dos Goitacases, registrou: "Como em Minas não atrelam os bois pela cabeça, costume que devia ser adotado em tôda parte". Seu patrício MAX RINGELMAN, tratando no seu magnífico livro — *Le Génie Rural appliqué aux Colonies* — do equipamento para a tração dos carros, escreve: "Tratando-se de bois convém, julgamos nós, abandonar o jugo de cabeça, simples ou duplo, porque os animais devem ter sempre a cabeça muito livre a fim de se refrescarem por momentos, ao mesmo tempo que tangem os insetos. O jugo da nuca aumenta a sua fadiga".

Prestando-nos informações a respeito o Dr. Aral Moreira, fazendeiro na região fronteiriça do sul de Mato Grosso, disse que o boi cangado pelo jugo resiste mais ao calor, podendo trabalhar o dia inteiro sem *afrontar* ou *assobiar,* ao passo que o jungido pela canga sòmente pode trabalhar quatro horas seguidas, devendo ser sôlto para recrear-se. A brocha da canga não raro o sufoca, obrigando-o a pôr a língua de fora.

Entre os inconvenientes da canga que trabalha no pescoço dos bois, à frente das espáduas contra a primeira vértebra dorsal dos

bovídeos, está o de contundir um tanto o seu cachaço, sobretudo nos primeiros dias de serviço, antes que se habituem ao trabalho e criem uma espécie de calo, tratando os nossos carreiros as pisaduras, porventura causadas, com sebo quente: a canga também maltrata se houver desequilíbrio de fôrças entre os animais da mesma junta, valendo-se os carreiros de vários meios para neutralizá-lo, entre os quais o jôgo das pernas do tamoeiro.

O de que não resta a menor dúvida é que os bois têm mais fôrça no pescoço.

Certo fazendeiro do Rio Grande do Sul observou-nos que o jugo cornal é preferível nas regiões planas, onde não se exige tanto esfôrço do animal, ao passo que a canga deve ser adotada nas regiões acidentadas, de vez que, por ela jungidos, os bois ficam mais livres em seus movimentos.

Como quer que seja o sistema generalizado em todo o Brasil é o de jungir os bois por meio da canga com os seus canzis e brochas, completando a ligação da parelha a chamada correia de ponta, chifradeira ou soga, já descrita no Capítulo III.

CAPÍTULO VI

Atrelamento das juntas entre si e da boiada ao carro

Atrelar o carro é, pròpriamente, pôr-lhe os animais para que o tirem. Atrelagem, registrou Carlos Teschauer, é a maneira de atrelar os animais. Atrelamento, chamamos nós aos diferentes atos pelos quais se jungem ou cangam as parelhas ou juntas que vão puxar o carro, ligando-as entre si e depois ao veículo: é, em suma, aprontar, aparelhar o tiro e prendê-lo ao carro.

O atrelamento compreende várias operações que os nossos sertanejos dizem, no seu expressivo linguajar — *pegar boi, encambichar, encambulhar* e *enchavetar*. Uma só destas vozes é bastante para indicar a totalidade dos atos pelos quais se compõe o tiro: entretanto, a rigor, *pegar boi* é reunir os animais e jungi-los ou encangá-los, junta por junta, uma após outra; *encambichar* ou *encambulhar* é ligar uma parelha à outra, formando a enfiada; *enchavetar* é colocar a boiada em frente ao carro e atá-la no seu cabeçalho ou timão.

Para tanto há, no Brasil, duas formas diferentes de proceder: enquanto em quase todos os Estados a operação de cangar os bois começa pela junta da frente ou da guia, sucedendo-se as demais até a do coice ou do cabeçalho, no Rio Grande do Sul e sul de Mato Grosso os carreteiros fazem o contrário, isto é, cangam do coice para a guia ou ponta.

Vejamos a primeira forma.

Reunidos os animais num curral, ou mesmo no campo, num rodeio, quando em longas viagens, estendida no solo a apeiragem indispensável — cangas, cambões ou correntes, com os seus acessórios, o ajudante ou guia tange para êsse local os bois da primeira junta, o carreiro chama os animais pelos seus nomes, ao que êles, quando mansos e veteranos no serviço, atendem imediatamente, aproximando-se do seu lado habitual, recebendo submissos a canga que lhes é abrochada; primeiro, o da direita, depois o da esquerda. Em algumas zonas, põe-se-lhes antes da canga a correia das pontas,

chifradeira ou soga, conforme o caso; noutras, enquanto o carreiro põe a canga, o ajudante ou guia enlaça a soga ou chifradeira nas aspas da parelha. Entrementes, está o carreiro entre os dois animais[1] e passa a entrosar na canga o cambão que a liga à da junta posterior, introduzindo-o no laço do tamoeiro, enfiando-lhe a chavelha e apertando a junção com a correia; no caso de usar correntes em vez do cambão de madeira para a ligação das parelhas a operação é de engatar o grampo da corrente na argola ou no orifício da chapa de ferro parafusada na canga. Isto feito, repetindo as mesmas operações passa a cangar a junta imediatamente posterior, depois do que liga o cambão da guia a esta canga, por meio da soleira ou tiradeira, corda de couro que, dobrada em duas pernas, passa por trás da junção da canga, tamoeiro e chavelha, uma pelo lado direito, outra pelo esquerdo, enlaçando-se ambas na extremidade dianteira do cambão da segunda junta.

E, assim, continua o carreiro o trabalho de cangar, junta por junta, a sua boiada, até a última, a do coice ou cabeçalho. Jungida esta, está pronto o tiro para atrelar-se ao carro. Conduzem-no para o local em que se encontra o veículo, guia ou candeeiro à frente, carreiro junto à parelha do coice; colocam-no aí de maneira que esta junta tenha ao meio a lança do cabeçalho.

Agora o carreiro vai fazer o atrelamento final.

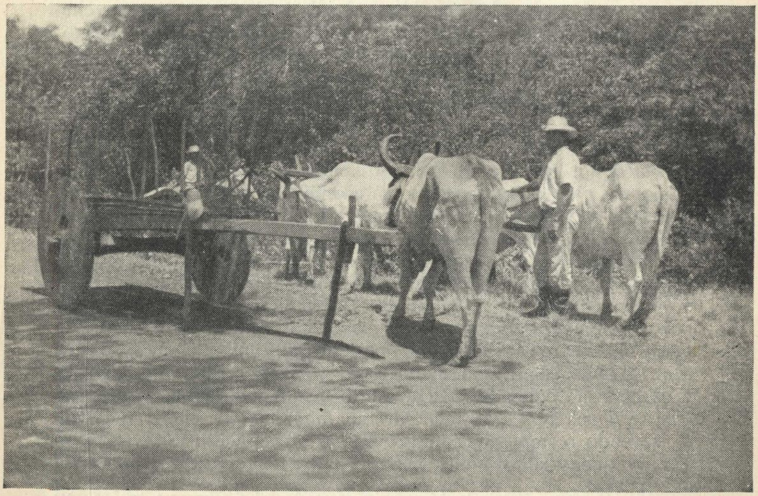
Põe-se o carreiro entre os bois de coice, pega da ponta do cabeçalho e a introduz no laço do tamoeiro, que, nesta canga, é sempre maior e mais reforçado que os das demais. Introduzido o cabeçalho até a altura do furo da chavelha, o carreiro passa esta peça entre as pernas do tamoeiro, ficando duas aquém e duas além da espiga da chavelha, a fim de que não se desfaça o atrelamento quando os bois de coice puxarem para a frente ou fizerem recuar o carro. Passa então entre o peito da canga e a lança do cabeçalho, em várias voltas, a correia da chavelha, o que aperta, ajusta e reforça a ligação. Atrelada a junta do coice no cabeçalho do carro, falta apenas ligar a êste as demais juntas, o que se faz por meio da soleira ou tiradeira do cambão da junta seguinte. A ligação é feita do seguinte modo: uma das pernas da soleira passa pelo lado direito do cabeçalho e a outra pelo esquerdo, trocando-se em seguida, a do lado direito vai para a esquerda e a do esquerdo para a direita, enlaçando-se afinal ambas na ponta do cabeçalho que, para tanto, deve ter uns 25 centímetros além do furo da chavelha. Procede-se do mesmo modo se o carro é de tôrno em vez de chavelha. No caso de correntes em vez de cambões, engata-se a corrente da junta do pé do coice ou contra-coice na biqueira ou nariz do cabeçalho.

Bem é de ver que há muitas variantes, segundo os usos de cada região. Nos Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, São

(1) Se os dois bois não são bem mansos ou se têm certas manhas o carreiro fica do lado de fora. Uma das manhas dos bois de carro é a de *fechar* o carreiro quando no momento de cangá-los; outra é a de *jogar canga*, isto é, ao recebê-la, por um golpe do pescoço, atirá-la para cima, o que não raro alcança e fere o carreiro.



Atrelamento da junta da guia. Carro de Caiuás (Entre Rios, Mato Grosso).



Atrelamento da boiada ao carro (Entre Rios, Mato Grosso).

Paulo, Goiás e centro de Mato Grosso, por exemplo, a soleira ou rabo da tiradeira como dizem, em vez de se enlaçar na própria junta da canga do coice com o cabeçalho, liga-se à parte superior de outra peça que existe na lança do cabeçalho, chamada *pigarro*, a qual fica logo atrás do furo da chavelha[2], servindo a sua parte inferior para evitar que a ponta do cabeçalho fique em contato com o chão, quando desatrelada a boiada. Em certas zonas de Minas Gerais e São Paulo usam enlaçar o rabo da tiradeira numa outra peça chamada *orelha* que atravessa o cabeçalho no sentido horizontal, uma espécie do tôrno usado no Norte.

Elisbério de Sousa Barbosa, fazendeiro em Mato Grosso, chama a êste sistema de mineiro ou paulista, que foi adotado no centro do seu Estado: entretanto êle se generaliza por quase todo o Brasil. Vale reproduzir a sua informação por ter o sabor das palavras de um antigo carreiro: "Em nosso sistema, o paulista-mineiro, procede-se da seguinte maneira: tocam-se primeiramente os dois bois de guia a um canto do curral, ou, então ao pé do carro, se estiver em viagem, e com o ajoujo (correia de ponta) na mão fala-se com os bois, chamando-lhes pelo nome, sempre procurando acariciá-los com palavras e gestos amáveis. Passa-se a seguir o ajoujo nos orifícios dos chifres ou nas argolas de cada qual. Dá-se uma volta em ambos, prendendo-se um ao outro, levantando-se então a canga que é colocada nos seus pescoços e em seguida abrochada. Coloca-se então o cambão com a tiradeira ou corrente. Repete-se junta por junta até a última que é a do coice. O candeeiro com o auxílio de uma corda colocada nos chifres dos bois de guia, puxa-os, chamando pelos nomes e segue até o local em que se acha o carro: ao chegar à altura do cabeçalho faz a volta, parando-os quando os bois de coice ficarem junto à lança. O carreiro ajeita os bois, até que fiquem em ordem de poder atrelar a canga do coice ao cabeçalho".

Ademar Vidal, ilustre escritor paraibano, fêz as seguintes observações a respeito de como os carreiros de sua terra atrelam os animais para o serviço: "No momento em que o carreiro entra no curral à procura dos bois que vão trabalhar, é interessante observar a sua maneira de agir, pondo-se a chamar as parelhas que se dirigem silenciosamente para o ponto onde se acha. Então, agarra-os pelos chifres, cangando-as conforme as combinações convenientes, conhecidas e habituais. Corre tudo com uma normalidade admirável. Só se verificará o inverso no caso de os bois não serem mansos ou estarem no período do amansamento, ou às vêzes, quando são emparelhados com elementos diferentes. Quando os bois são educados valem muito e muito dinheiro. Afeiçoa-se o carreiro aos bois por maneira tão humana que chega a comover, fazendo o impossível para evitar o afastamento por venda ou troca, o que é aliás muito comum entre os criadores que disso

(2) O pigarro impede também que a canga do coice corra para trás na vara do cabeçalho, como a chavelha o faz para a frente.

fazem até distração. O carreiro, atrelando os animais, trata-os carinhosamente, passando-lhes a mão pelos lombos, empurrando-os com suavidade, dando-lhes pequenas palmadas com uma doce voz de comando".

Cenas como esta se repetem em todo o país. Quanto aos modos brandos com que, de regra, os carreiros tratam os seus bois, são unânimes as informações que recebemos de todos os recantos do Brasil. E falam todos da linguagem usada pelos carreiros durante a operação do atrelamento: se querem que o boi se aproxime da canga, dizendo-lhe o nome, pronuncia as palavras — *chega, encosta, ajeita, arruma, endireita, toma canga;* se desejam que se afastem, dizem — *desencosta, abre;* se é necessário sossegá-los porque estejam inquietos, impacientes, as vozes são — *que é isso, meu boi velho* (refere-se tanto ao velho como ao novo), *sossega, aquieta, acomoda, tei-mão* (tenha mão), etc.

Afinal, tudo pronto, encambichado, se é o caso, o carreiro se dirige ao menino chamador e lhe diz: *vira, puxa, anda, chama lá com Deus e as almas;* e vai enchavetar a boiada no carro.

Para o desatrelamento as operações são executadas em sentido inverso, do coice para a guia.

O segundo sistema é praticado no Rio Grande do Sul e zonas de sua influência como o sul de Mato Grosso: cangam-se os bois a partir da junta do coice. De antes, já estão estendidas no solo as cangas e mais complementos, ligados uns aos outros, inclusive a canga do coice, já prêsa ao cabeçalho da carrêta. De pé, junto aos apeiros, o carreteiro espera que o peão ajudante tanja os bois para o local, sendo-lhes postas, entre vozes e gestos amáveis, as cangas, passados os ajoujos, sucessivamente, do coice para a dianteira ou ponta, como dizem. Acreditam alguns que êste sistema de encambichar a boiada é mais rápido e, certamente, será o mais aconselhável quando em longas viagens, em cujas pousadas nem sempre há currais ou cercados.

Nas regiões fronteiras do Uruguai, Argentina, Paraguai e Bolívia onde, por influência hispano-americana, os fazendeiros usam o *jugo* para a formação das juntas de tração, o atrelamento é mais ou menos semelhante, com a diferença decorrente do aparelho de ligação. O *jugo* é atado aos chifres dos animais por meio de uma correia lisa e chata de couro chamada *conjunta* ou *cojunta,* como alguns pronunciam.

Atrelados os bois, com jugos ou cangas, da dianteira para o coice ou vice-versa, encambulhadas as juntas entre si e, afinal, enchavetada a fieira no carro, está pronto o rústico veículo para prestar os inestimáveis serviços a que é destinado nos labôres de uma propriedade rural.

E lá vai o carro, estrada em fora, puxado lenta, mas seguramente, pela boiada paciente e mansa; não tardará muito que se lhe ouça o canto que anuncia a vida e o trabalho dos campos produtivos.

CAPÍTULO VII

O canto do carro de bois: suas variedades. Os "untos" ou lubrificantes

Se, como consignam os léxicos, cantar também se diz de várias coisas que fazem sons prolongados ou sucessivos que têm tal ou qual melodia e cadência (Aulete), os carros de bois, de rodas maciças e eixo móvel, tão velhos no mundo quanto as primeiras culturas do continente eurasiano, contemporâneos, no Brasil, do amanhecer de sua história, emitem um canto que lhes é característico essencial. Por isso mesmo os epítetos que o qualificam desde os primórdios: "stridentia plaustra" como registram as *Geórgicas* de Vergílio; "carro-gemente", "carro-cantante", "carro que canta", como se diz em várias partes da Ibéria, "carro-chillon" como o crismou F. de Aranzadi; "carro-cantador" como lhe chamamos do norte ao sul do Brasil.

Assim como assim, cantam, chiam, gemem, estridulam, guincham, rangem, rechinam, retinem, rincham, ringem, soam, zoam, zinem, zunem, como queiram, atendendo à numerosa sinonímia existente em nossa língua, abonada por escritores de um e outro lado do Atlântico.

"Ai dos carros de bois que nas estradas cantam."

Alberto de Oliveira — *Poesias* — Pág. 118.

"Carros chiavam nas terras baixas."

Camilo Castelo Branco — *Eusébio Macário* — Pág. 16.

"Os carros de bois passavam gemendo sob o pêso da cana madura para os picadeiros."

José Lins do Rêgo — *Bangüê* — Pág. 14.

"E o carro sempre a guinchar."

Caetano Filgueiras — *Idílios* — Pág. 14.

"O carro moveu-se pesado, rangendo o eixo molhado de gás."

ALBERTO DEODATO — *Canaviais* — Pág. 83.

"E sempre abaixo e acima a soltar os uivos do seu rechinar..."

ALBERTO RANGEL — *Lume e Cinza* — Pág. 258.

"Um carro de bois saía do terreiro de milho, rinchando estridentemente."

COELHO NETO — *Inverno em flor* — Pág. 52.

"Vinha por ela (estrada) ringindo monòtonamente um carro de bois, rumo da mata..."

MÁRIO SETE — *Senhora de Engenho* — Pág. 50.

Cantar é o verbo mais correntio no linguajar dos lavradores e até dos escritores: *canto* e *cantiga* são as vozes que, do Amazonas ao Rio Grande do Sul, mais se ouvem para designar os vários tons que produzem os eixos e outras peças do carro de bois, quando em movimento[1].

O canto do carro de bois é elemento individualizador das paisagens humanizadas dos sertões do Brasil: não lhes é, entretanto, exclusivo, pois que a área geográfica do "carro que canta", se estende, ainda hoje, de Portugal e Espanha até a Manchúria, através da Sardenha, Ásia Menor, Armênia, Turquestão, Mongólia e China Setentrional, abrangendo ainda as terras colonizadas pelos espanhóis e portuguêses nos outros continentes.

Nem se pense que o fato é de somenos: geógrafos e etnólogos, sociólogos e pensadores, já o consideraram em suas lucubrações, evidenciando-lhe os diferentes aspectos culturais. Se êsse canto é, na frase lapidar de X. LORENZO FERNANDEZ, "o complemento inevitável do murmúrio do ar entre as árvores e do ruído das ondas na beira-mar[2], vale estudado como atributo secular de um dos veículos de que se serviu o homem *ab initio* nos seus transportes".

No Brasil, essa voz rústica retine desde os primeiros amanhos da terra virgem e selvagem e, não sabemos como se possa falar em nossa evolução econômica, sem que se ouça um como vibrar do canto dos carros de bois, estrídulos e rangedores às vêzes, outras suaves e melancólicos. Os nossos quatrocentos e tantos anos são, porém, mínima fração de tempo em relação aos milenários, que ouviram noutras terras o ressoar dos rudes veículos. Remonta possìvelmente à Pré-História: os testemunhos da Idade Neolítica deixam entrever que, nesses tempos obscuros, dos quais só nos falam os ossos e as pedras, já deviam chiar os eixos de madeira dos primeiros veículos de transporte tirados por bovinos. Com tôdas as pro-

(1) O canto do carro é chamado pelos espanhóis *chirrido* ou *chillido* (ARANZADI, CARRERAS Y CANDI, etc.). No Rio Grande do Sul, de referência à *carrêta*, é freqüente a palavra *ringido*.

(2) *A Arte Popular nos Xugos da Galiza.*

babilidades ecoava nas planícies e planaltos do Velho Mundo, quando foi das grandes migrações dos povos primitivos em busca de terras mais ferazes e climas mais amenos.

Pelo sim pelo não, o canto dos carros é contemporâneo das mais remotas civilizações que se desenvolveram no Oriente e, desde então, nunca mais silenciou nas fainas rurais. À sua voz bárbara conduziram-se na passada dos séculos, as sementes para as leiras e as colheitas para os celeiros, transportaram-se produtos e materiais, povoaram-se os campos e ergueram-se os estabelecimentos humanos isolados ou agrupados. Mais freqüente em trabalhos pacíficos, êle ressoa, entretanto, por entre o estrépito dos combates, por isso que vemos o carro de bois empregado nas artes da guerra, ora transportando armas, víveres e soldados, ora como própria arma de batalha, tal como no-lo mostram as gravuras da guerra de Ramsés II, faraó da XIX Dinastia do Egito, contra os Purstas, reproduzidas à pág. 248 do primeiro volume da *História Universal* de GUILHERME ONCKEN, ou mesmo a gravura do carro de guerra etíope reproduzido no volume segundo do *Dicionário Gráfico de Arte Y Oficios Artísticos* de J. LAPOULIDE.

Muitos séculos após, na Roma antiga, VERGÍLIO e OVÍDIO, CÍCERO e PLAUTO nos recordam a estridência do "plaustrum" ao longo das vias que, das lavouras, se dirigiam para os povoados e cidades.

A verdade é que o canto dos carros de bois é tão velho quanto a própria civilização da humanidade e não será demasia o afirmar-se que êle foi um dos mais constantes companheiros do homem na conquista e aproveitamento das terras. Nem passou despercebido ao espírito dos cientistas que, modernamente, têm estudado o velho e benemérito veículo, que todos o apontam como um dos seus marcantes característicos. De ver-se o que escreveram E. B. TYLOR, ALFRED C. HADDON, F. DE ARANZADI, CARRERAS Y CANDI, LUÍS CHAVES e tantos outros. Viajantes e observadores de todos os quadrantes não o deslembram também no relato de suas impressões a respeito dos usos e costumes das terras que percorrem, onde, apesar de todos os progressos, ainda chiam os carros. Num dos capítulos finais dêste livro transcrevemos o que dos nossos carros de bois disseram os viajantes estrangeiros que nos visitaram no curso do século XIX, entre os quais JOHN LUCCOCK, GEORGE GARDNER, FOX BUNBURY, L. CHAMBERLAIN, HENRY KOSTER, FRITZ KRAUSE, TOLLENARE, KIDDER e FLETCHER, JAMES WELLS e outros: falam todos do seu canto e se, por exemplo, aos ouvidos de KIDDER e FLETCHER, se assemelhou à "guincharia concentrada de uma briga de mil gatos", aos de JAMES WELLS impressionou como "flautas trauteadas pelos camponeses da Escócia". Viajando pelo norte da Espanha o Dr. HANS GADOW descreve com vivacidade "os ganidos, os gritos, os estridores, os gemidos e os lamentos mais singulares" dos carros dessa região[3].

(3) In *Northern Spain* – Londres – 1897.

Como quer que seja, a cantiga dos carros de bois, com ser uma das mais velhas toadas do mundo, constitui um dos elementos que os caracterizam, dando margem a indagações de todo o ponto sugestivas e relevantes.

Como se produz o canto dos carros

O canto do carro de bois é produzido pelo atrito das empolgueiras ou cavas do eixo contra os cocões que nelas trabalham e os chumaços que se sotopõem às chedas da mesa do carro. Corre, entretanto, entre carpinteiros e carreiros, a crença de que são os chumaços, pequenas talas de madeira, colocadas, ao jeito de mancais, entre os dois cocões de cada lado, calçando as chedas, que geram o canto: daí o nome de *cantadeiras* que lhes dão em certas zonas do país. GUSTAVO BARROSO, num dos contos de seu livro *Mula sem Cabeça*, refere-nos êste fato ao recordar a figura interessantíssima de um construtor de carros do Cariri, o João dos Anzóis: o talentoso acadêmico conta que o viu no Crato (Ceará), "acepilhar os cocões, brunir-lhes os calços e nesses mancais primitivos colocar a cantadeira que faz os carros gemerem dolentemente pelos caminhos do sertão"[4].

A verdade, porém, é que ao tríplice conjunto de superfícies polidas — eixo, cocões e chumaços — se deve a cantiga dos carros, sendo a sonoridade produzida essencialmente pela madeira do eixo. Daí a preferência dada pelos proprietários de carros ou pelos seus carreiros a certas essências que, além de resistentes, têm a propriedade de produzir canto agradável. No "Inquérito" que fizemos em todos os Estados do Brasil, apesar das falhas inevitáveis, chegamos à conclusão de que as essências preferidas para eixar os carros, atendidas aquelas duas propriedades, são: no Norte, a sucupira, a moreira, o pau-d'arco, o pau-de-viola, o pau-pombo; no Sul o óleo-vermelho, o bálsamo ou cabriúva, o faveiro, a aroeira, a garapa, a tajuba e também o ipê e a sucupira. Conhecem os que lidam com êsses veículos as virtudes cantantes de cada espécie e, não raro, sacrificam a resistência ao som que emitem. Informando-nos a respeito, o fazendeiro baiano Torquato Barreto disse que o canto do carro depende principalmente da qualidade da madeira do eixo e até da terra de onde ela foi tirada, embora da mesma espécie, e acrescenta: "a sucupira-mirim apresenta fibras diferentes segundo cresce nas terras arenosas e de pedregulho (carrascos) e nas grotas ou terras de salão; a das primeiras é mais resistente e canta menos do que a das segundas".

*

* *

(4) Da Prefeitura de Caçapava, do Estado de São Paulo, recebemos a informação de que os carreiros dizem: "a cantiga depende da madeira que se põe nas cantadeiras ou chumaços, tanto que para obter-se um canto grosso o chumaço deve ser de *suinã* e um canto fino deve ser de *pau-de-leite* ou *embaúva*".

Não há dúvida que os *chumaços* ou *cantadeiras* influem no canto: via de regra, são feitos de madeiras brandas e leves, como sejam, entre outras, o pau-pombo e o bordão-de-velho na Bahia, a canafístula na Paraíba, a malva-do-campo e o barbatimão em Minas Gerais, o capixingui, cedro, o pau-de-leite em São Paulo, o xaxim, o pau-de-leite no Paraná, o cedro em Santa Catarina, o bálsamo e aroeira em Mato Grosso. Entretanto, segundo nos escreveu o Dr. Bento Alvino Dantas de Carvalho, senhor de engenho no município do Rio Real (Bahia), o melhor para o canto é que o eixo e os chumaços, lá ditos *chumaceirotes,* sejam da mesma madeira, a sucupira por exemplo e, em abono, nos referiu o adágio repetido naquela zona — "a cunha para ser boa deve ser do mesmo pau". Não é só, porém, das madeiras do eixo e dos chumaços que depende a cantiga do carro: outros fatôres concorrem para a sua produção. Dentre êstes o principal é o perfeito ajustamento do rodado, ou seja, o cuidado em sua construção. É de mister que o eixo e as rodas formem um todo muito unido, como que uma só peça: a experiência demonstra que a mais insignificante folga na junção das respigas do eixo com as furas dos meões altera a sonoridade do carro. O carro aluído, como dizem os sertanejos, isto é, de rodas mal-ajustadas no eixo, oscilantes às vêzes, em vez de cantar, ronca. O fazendeiro Domingos Freitas Vítor, de Japão de Oliveira, Minas, nos escreveu: "Se a roda alui, falha o canto e queima a cantadeira; a cantiga do carro aluído é notada à distância, porque o tom sobe e desce várias vêzes, com muitos rangidos, qualquer que seja a sua variedade".

O apêrto dos cocões contra os moentes ou cinturas do eixo, para o que se empregam cunhas adequadas, os lubrificantes ou *untos* com que se engraxam os mesmos moentes, têm grande influência na sonoridade, além do maior ou menor pêso da carga transportada e da maior ou menor velocidade da tração. Carro vazio não canta e com a marcha apressada o canto é interrompido. Interessante é notar-se os artifícios de que lançam mão os construtores de carros ou os próprios carreiros para a obtenção de cantigas que lhes sejam agradáveis: aqui dão à vara dos eixos formas diferentes, ora do mesmo diâmetro em tôda a sua extensão (eixo chimango), que dizem produzir um canto mais fino, ora afilando-o dos moentes para o centro (eixo degolado), ao qual atribuem um canto grosso[5]; ali fazem ao meio do eixo um furo com trado, fechando-o depois com rôlha de cortiça, o que, acreditam, tem a propriedade de produzir um canto grosso e contínuo[6]; acolá, aumentam ou diminuem a grossura da cunha que aperta o eixo no meão, para que, no primeiro caso, se tenha um canto fino e, no segundo, grosso[7]; mais além abrem pequenos furos nas *cantadeiras* para obtenção de

(5) Informações do fazendeiro Henrique Ribeiro da Silva Castro, de Tartária — Minas Gerais.

(6) Informação de Rui Peçanha, de Santo Eduardo — Rio de Janeiro.

(7) Informação de Manuel Alves de Azevedo, de Campos Gerais — Minas Gerais.

cantos semitonados ou fazem os chumaços de madeiras diferentes para que o carro cante em duas vozes[8]. Em algumas zonas se afirma a influência que têm o sol e a lua na produção do canto dos carros, isto é, que o mesmo varia conforme foi a madeira do eixo tirada de lugares ensolarados ou sombrios, nesta ou naquela fase do nosso satélite.

Tudo isso prova, de sobejo, a preocupação que, por essa facêta de seus veículos, têm todos os que mourejam nas fainas rurais terra adentro do Brasil, trabalhando honesta e silenciosamente pela sua grandeza econômica.

Variedades do canto dos carros

No Brasil, há várias espécies de canto dos carros, diversamente denominadas segundo as regiões. Do canto agudo e fino, que imita o som produzido por uma pessoa quando sopra por um pequeno intervalo dos lábios (assobio), até o grave e grosso, há tôda uma escala de sonoridades produzidas pelo atrito das peças que indicamos. Os lavradores e carreiros do Brasil atribuem-lhes diferentes qualificativos. Vejamo-los:

No Piauí, os carreiros distinguem três espécies de canto: fino, também chamado gaita, pelo imitar o som desferido por êsse instrumento sertanejo, estradeiro ou médio, e baixão, que é o canto grosso e grave.

No sertão da Paraíba, segundo informação de Mauro Dutra Ladeira, os cantos são fino, grosso e alternado, ou, como dizem alguns, primeiro, segundo e terceiro tons.

Em Pernambuco e Estados vizinhos, dizem canto de prima, de meio e de bordão: o de prima é o canto fino, estridente, lembrando às vêzes o chiar ou retinir das cigarras; o de bordão é o baixo e grosso, "monótono e angustioso, ao jeito de um gemido triste que vem de longe cheio de nostalgia e de fadiga" (Getúlio César); e o de meio é o que tem uma tonalidade intermediária. Em Sergipe e na Bahia os fazendeiros e carreiros distinguem quatro variedades: assobio, gaita, estradeiro e baixeiro; o denominado estradeiro, por ser o mais freqüente ao longo das estradas, é um canto médio, forte, continuado, sem variantes na tonalidade. Em algumas zonas da Bahia, os qualificativos de uso são: assobio[9], gaita, estradeiro fino, estradeiro médio, estradeiro grosso e baixão: a distinção entre os estradeiros é particularmente dos ouvidos dos carreiros.

No Estado do Rio de Janeiro, principalmente na zona canavieira do Paraíba, o canto pode ser de assobio, gaita, estradeiro e baixão.

(8) Informação de Geraldo Ribeiro, de Santa Rosa — São Paulo.

(9) É a êsse canto de assobio ou assovio que, quando limpo, sem rangidos discordantes, os carreiros do Rio Real chamam o "canto sodoso" (saudoso) do carro.

Em São Paulo variam as denominações: na zona de Botucatu, segundo informação de João Tomás de Almeida, chamam-se assobio, gaita e estradeiro; na de Tanabi, informa Sebastião Almeida Oliveira, dizem — gaitado[10], fino e baixão; na de Santa Rosa são fino e grosso, de uma ou duas vozes e semitonado; em Cajobi — gaita e baixo (fala-grossa) e se tem uma só voz é canto comum; se mais de uma, é chamado pombo.

Em Minas Gerais a variedade de designações ainda é maior: no Triângulo Mineiro chamam cigarra, quando fino e alto, cantão, quando baixo e grosso, falando ainda os seus carreiros em chiado — emissão de sons intermitentes e variados; na parte central do Estado distinguem a gaita, o natural fino e o natural grosso e, finalmente, pombo, que é o canto grave, baixo, assim denominado por se assemelhar ao piado ou arrulho da pomba verdadeira ou torcaz[11]; no município de Passos dizem os carreiros — "tá na gaita" — quando o carro emite um som agudo e fino; "tá no pombo" — quando disfere um som baixo e grosso; em Paracatu chamam — fino, médio e grosso; em Ponte Nova — gaita, fino e pombo.

Em Goiás, para as bandas do norte, os cantos são apenas fino e baixão; mas para o sul aparecem os nomes de assobio, alto e baixão, êste o preferido pelos carreiros da região; de Corumbá nos informaram que as variedades do canto dos carros se designam pelos nomes de gaita ou primeira, médio ou segunda, baixão ou terceira.

Em Mato Grosso, ao sul, conhecem a gaita e o baixão; para os lados de Campo Grande os atributivos são — gaita, pistão e baixão, informando-nos Elisbério de Sousa Barbosa que o canto de gaita é raro, que o pistão é o mais comum e o baixão depende muito da grossura do eixo e da velocidade da boiada.

Distingue-se em todo o Brasil, qualquer que seja a variedade, o canto firme, seguido, prolongado, sempre no mesmo tom, e o canto interrompido, cortado de momento a momento, falhado, como dizem os sertanejos: o primeiro tem as preferências dos carreiros e proprietários; o segundo é oriundo, quase sempre, de defeitos da construção dos carros. Acontece, porém, não raras vêzes, a passagem de uma para outra tonalidade, em virtude de tombos das rodas ou da alteração da marcha do gado: nestes casos, dentro em breve, firma-se a toada até que a modifique outro incidente.

Aqui se impõe o registro de uma particularidade sugestiva do Nordeste a respeito do carro cantador, que não encontramos referida em outras terras. Tal é a de que os vários tons que emitem os carros são, não raro, propositadamente ajustados pelos carreiros: fazem-lhes a "afinação" antes da partida para as viagens ou para as lidas do costume, de acôrdo com as preferências de cada qual. Chamou-nos a atenção para êsse pormenor Ascenso Ferreira, um dos mais genuínos intérpretes da alma rústica de Pernambuco, em carta de 19 de fevereiro de 1942: "Os bons carreiros só se sentem

(10) Também dizem "gaiteiro".
(11) Informação de Domingos de Freitas Vítor — Japão de Oliveira — Minas Gerais.

satisfeitos quando o grupo de carros que dirigem estão "afinados" em prima e bordão, o que quer dizer um fino e outro grosso".

Vimo-la, depois, já registrada em livros: com efeito, na formosa novela de RAIMUNDO PAIS BARRETO, publicada em 1928, em Recife, intitulada *João Carreiro*, lemos, à pág. 93: "Vinha sentado, uma perna estirada, abandonada sôbre o varal, a cabeça baixa. Os bois puxavam sem pressa. A espaços, como que iam parar. O canto de prima em que fôra afinado, descia com o diminuir da marcha, a meio, ia quase a bordão. Mas o carro seguia sempre..." J. PESSOA GUERRA, em seu livro *Rústico* (Recife – 1926), escreveu à pág. 71: "Os carros de bois, afinados pelos carreiros com o arrôcho no *brabo* e as cunhas aos cocões, apertando sôbre o eixo de sucupira, trinavam a prima, o meio e o bordão, carregados de canas arranjadas em feixes arrumados, a rabo de galo, garbosos e rezingueiros na sua música estranha e apreciada, pesados, morosos, rodando ao passo cadenciado da boiada...".

Informando-nos a respeito dos costumes da mesopotâmia entre os rios Real e Itapecuru, o Dr. Bento Alvino Dantas de Carvalho observou o mesmo fato e escreve: "Os carreiros daqui se esforçam por que nas viagens o carro cante no baixão, outro no estradeiro grosso, outro no estradeiro fino, outro na gaita e outro no assobio. Dizem que é para haver *consunança*, isto é, consonância, harmonia".

A informação que nos deu o fazendeiro Aniceto, de Ponte Nova – Minas Gerais, deixa entrever que nessa região há alguma coisa semelhante. Disse-nos êle: "Quando pelas estradas rodam quatro ou cinco carros, um atrás do outro, os seus cantos ecoam como um dueto que, alta noite ou de madrugada, misturado com as vozes dos carreiros e candeeiros, chega a comover".

De tudo isso já se pode concluir que o canto dos carros de bois é um dos encantos do sertão e dos sertanejos. Certamente não o podem compreender os citadinos: os que nasceram e se criaram, porém, ao som desta e outras músicas bárbaras, sabem perfeitamente o que de sentimento e de devoção ao Brasil elas encerram. Entre as mais doces reminiscências da minha juventude estão as que se relacionam com os carros de bois de meu pai, autêntico Senhor de Engenho à beira do rio Real: estou sempre, numa volta ao passado, a ouvir o soar saudoso dos carros da "Murta", ecoando ao longe nas madrugadas claras ou nas noites prateadas do sertão, ao jeito de uma orquestra selvagem que quebrava a quietude dos ermos e assinalava, na gama de seus chios, o penoso trabalho das lavouras. Fomos, naquela quadra, testemunho dos cuidados que se tinham na produção do canto dos carros, desde a procura das madeiras e boas águas para os eixos, cocões e chumaços, até as combinações dos untos para as empolgueiras, de cômo se esmeravam os carpinteiros do Engenho no eixar os carros, no acunhá-los, no ajustar-lhes as diferentes peças cantadoras. Como vivem em nós outros tão queridas recordações!

Utilidades do canto dos carros

Estudando os característicos do carro que canta na Espanha, o sábio professor TELÉSFORO DE ARANZADI, à pág. 23 de sua *Etnografia*, diz que, no sentir dos carreiros, o canto dos carros serve para animar a boiada, estimulando-a ao trabalho, mas que a sua utilidade positiva é a de servir de aviso, a fim de que os condutores escolham, a tempo, sítio adequado para o cruzamento com outros carros que rodem em direção contrária pelo mesmo caminho. Por seu turno ALFRED C. HADDON, à pág. 141 do seu magnífico livro *Lo Studio dell'Uomo*, no capítulo intitulado "L'Evoluzione del carro", escreve a respeito do canto: "A fricção do eixo contra os cocões produz o som plangente ou discordante que, de vez em vez, soa como uma melodia ou uma ária: isso é útil porque serve de advertência para prevenir o encontro de dois carros num caminho estreito e também para se reconhecer o aproximar-se do veículo". Ainda no norte da Espanha, testemunhou o Dr. HANS GADOW, o povo afirma que os bois gostam da música e que o canto do carro espanta o diabo.

TEÓFILO BRAGA, em Portugal, recolheu a superstição de que o estrídulo chiar característico do carro rural português traduz a idéia de que isso alenta os bois e espanta as coisas ruins, e GUILHERME FELGUEIRAS, no saboroso capítulo "A Faina dos Campos", do admirável livro *Vida e Arte do Povo Português* (Lisboa — 1940), registra que os "carreiros para entusiasmarem os bois deixam que os carros carregados gemam nas *Cantadoiras*, numa serrazinada impertinente, hábito êste que a severidade dos fiscos camarários vai restringindo".

Não é diferente no Brasil: o canto dos carros, sabem os sertanejos, serve para avisar ao longe a aproximação de outro carro que marche em sentido contrário, através de caminhos estreitos e tortuosos, dando tempo a que os carreiros se coloquem de jeito que se possa fazer o cruzamento dos veículos, sem maiores retardos. Mais ainda: das informações que recebemos descobre-se-lhe outra utilidade positiva — a de permitir a fiscalização do trabalho pelos proprietários e administradores das fazendas que, de seguro, conhecem à distância as sonoridades de cada um de seus carros.

Mas também corre em todo o país a crença de que o canto do carro, além de animar a boiada, alertando-a e cadenciando-lhe o passo, constitui o encantamento, a alegria, o orgulho e o brio dos carreiros, senão até dos seus donos.

Quanto à influência que possa exercer o canto dos carros nos animais não é, como vimos acima, convicção tão-só do Brasil: é alguma coisa semelhante ao efeito que sôbre os irracionais atribuem aos cânticos de seus condutores. PAUL SEBILLOT, em seu precioso livro *Le Folk-Lore* (1913), informa que, na Pérsia, os cameleiros quanto mais alto cantam em suas viagens pelo deserto mais depressa

andam os camelos. E refere ainda que, na França, os boieiros excitam os seus animais no trabalho por meio de canções tradicionais que terminam quase sempre por uma interpelação direta ao boi que retarda a marcha.

Registremos alguns depoimentos brasileiros: da Paraíba escreveu-nos o ilustre sacerdote Padre Luís Santiago, de Cuité: "Os carreiros gostam que os carros cantem, porque os bois, ao som agudo e monótono das cantadeiras, como que rememorando o aboio emotivo dos vaqueiros, encorajam-se e concertam a passada e, enleados, esquecem as fadigas do trabalho. É corrente entre os carreiros que o gado se alegra com o canto do carro, não perdendo jamais o aprumo e o fio da rota por onde vão, ainda que a sós por caminhos desconhecidos".

O Dr. Samuel Hardman, culto lavrador em Tamandaré — Pernambuco, depois de aludir ao fato, informa, em abono, que havendo consultado a um velho mestre-carreiro, de apelido "seu Castelo", êste respondeu: "Podem dizer que não influi: mas, no meu entender, influi e muito". E exemplificou com a seguinte reminiscência: "Pachola", do meu gado de trabalho em Aratangil, era um cambão de luxo; esperto e ligeiro como veado; puxava que nem vapor; mas quando não ouvia a *prima*, ficava o boi mais sem-vergonha do mundo".

Felisberto Gomes de Sousa, fazendeiro em Bom Jesus do Itabapoana, Rio de Janeiro, registra a sua própria observação: "Se o carro, rodando em boa estrada, pára de cantar por qualquer motivo, os bois não puxam direito. Ao contrário, cantando continuadamente, as correntes ficam esticadas e quase não é preciso que o carreiro estimule os animais; nessa hora canta também o carreiro as suas quadras".

De dezenas de municípios de São Paulo recebemos idênticas notícias: da Prefeitura de São Miguel Arcanjo, por exemplo, nos veio a seguinte informação: "Os carros de bois continuam como antigamente com o seu canto monótono e triste, porque êsse canto, segundo dizem os carreiros, serve para regular a marcha dos bois e, ao mesmo tempo, lhes desperta o estímulo ao trabalho; segundo se tem verificado, os bois não ficam satisfeitos se o carro não canta".

Fazendeiros de várias zonas de Minas Gerais escreveram-nos: "Se o carro não canta a boiada esmorece, desacerta o passo e a marcha é irregular" (Dr. Albertino Moreira); "se o carro não canta, os bois não puxam bem" (Henrique Ribeiro da Silva Castro); "os bois puxam mais certo, quando o carro canta" (Manuel Alves de Azevedo); "quando o carro canta bem, os bois marcham regularmente" (J. Pereira Gonçalves).

Vive esta persuasão, por todo o país, em frases que se repetem ao jeito de parêmias, como sejam: "Se o carro não canta, os bois não puxam com gôsto"; "O canto do carro é o compasso da boiada".

De referência aos carreiros não é menos instante o canto do carro, ou porque lhes seja "companheiro de viagem", distração e passatempo, marca de capricho na profissão, ou porque, estimulando o tiro, lhes permita maior rendimento do serviço. FIDELINO DE FIGUEIREDO, à pág. 76 de seu livro *A luta pela expressão*, escreveu estas linhas memoráveis: "A associação do som rítmico ao trabalho, na sua função sedante, é realizada também artificialmente: *o gemer das rodas dos carros de bois* pelas azinhagas e o das roldanas das noras não se destinam só aos animais, dirigem-se também ao homem e poderiam ser considerados mecanismos elementares para enganar a solidão, como os rádios para o homem multitudinário de hoje, que tudo suporta menos o silêncio e a solidão".

O Dr. Heretiano Zenaide, usineiro da Paraíba, escreveu-nos: "Nenhum carreiro toleraria guiar um carro mudo; o canto mantém o ritmo da marcha através do leito irregular e esburacado dos caminhos; anima, ao mesmo tempo, os bois e o carreiro; um carro bom cantador populariza o carreiro e a propriedade a que pertence".

O venerando fazendeiro Salatiel Vaz de Oliveira, de Minas Gerais, diz: "A toada dos carros preocupa muito os carreiros; quando os carros cantam mal os carreiros providenciam logo para trocar os chumaços, apertar ou desapertar os cocões, até mudar o eixo, untando com lubrificantes especiais as superfícies de atrito".

Vítor Carvalho Ramos, do Triângulo Mineiro, informa: "Duas coisas neste mundo põem o carreiro de cabeça inchada: a qualidade de seus bois e o canto de seu carro. Tem pela sua boiada verdadeira adoração, gabando-lhe a tôda hora a bondade, a mansidão, a resistência, a perícia nas manobras. Ao chiar monótono do veículo, carreiro e guia caminham cabisbaixos, silenciosamente, "matutando", o pensamento longe na recordação de fatos de sua infância ou da morena de seus amôres. A cantiga nostálgica do carro embala-os, enleva-os, e só dão acôrdo de si na volta do caminho, no desvio de um buraco, na subida ou descida de um morro. Se a toada musical do carro não lhe satisfaz, se o canto não tem a plangência, a musicalidade de uma viola bem encordoada, recorrem logo à azeiteira e untam os moentes do eixo. E o carro continua a sua marcha vagarosa, cantando, entre a poeira da estrada e o eco longínquo dos "pulmões" das cantadeiras".

O depoimento do Cel. Manuel Alves de Azevedo, de Campos Gerais, em Minas, é demasiado probante: "Em 1895, mandei fazer carros com rodas de raios e eixo de ferro, chedeiras quadrangulares, como usam em Campos, no Rio de Janeiro; porém, não deram resultado, sobretudo porque os carreiros faziam empenho em quebrá-los, porque não cantavam, obrigando-me a voltar aos carros de eixo fixo, passando a meus filhos uma lavoura e indústria prósperas, com um sistema antiquado de transportes".

Manuel Rodrigues de Melo enviou-nos de Natal uma página encantadora a respeito da influência da cantiga do carro na alma dos seus condutores: "Aquêle canto macio, penetrando a vida tôda

pelos ouvidos, impregnando o espírito daquela ressonância boa e adormecente; eis o motivo, talvez, por que João Carmelo, carreiro de Santos Francisco dos Anjos (Santo Bangu), morador em Alto Alegre, no município de Macau, não podia ouvir cantar um carro na estrada, antes do tempo reservado para o descanso das boiadas, que não chorasse convulsivamente e não pegasse imediatamente os seus bois, voltando ao labor contínuo das estradas. Esta emoção se explica. O homem é um feixe de nervos. Possui como os rádios capacidades receptoras e transmissoras. Os centros nervosos são constantemente influenciados pelos fatôres externos, não só de ordem física, mas também de ordem psicológica. Ora, o carro de bois com tôda a sua organização material não podia deixar de influir nos centros nervosos do carreiro e do guieiro. Sobretudo o seu canto, de musicalidade tão enternecedora e comovente. É sabido como o canto e a música, especialmente, exerceram profunda e salutar influência na vida dos povos primitivos. E o nosso carreiro, cujo primitivismo singular, na sua vida de costumes, era intenso, não podia escapar àquela sedutora influição. Aquêle canto monótono, aquela musicalidade doce, morosa e dormitiva, tinham alguma coisa de sua alma. Era o espelho da Terra e do Homem vivendo numa espécie de paraíso terreal. Por isso mesmo aquêle canto era bom; porque tinha muito de si e da gleba. Além disso, era um apêlo aos corações, solidários nas pugnas do trabalho e nos devaneios do sonho. Ouvindo o canto do carro, o carreiro trabalhava satisfeito, alegre, animado por aquêles sons adaptados à sua psicologia. Mesmo dormindo, parecia ouvir, sob o sono, as notas do seu carro, puxado pelas juntas, a quem conhecia como as palmas de suas mãos. E assim ia: vivendo, trabalhando, suando, cantando toadas, inventando romances, criando lendas, amando, vestindo, comendo e bebendo, tudo sob a inspiração daquele canto, esquisitamente triste e mavioso...".

De outras regiões do país tivemos notícia de que os carreiros, verificado que o eixo não canta bem, procuram cortá-lo, usando até processos ocultos para não contrariarem os patrões, como, por exemplo, o de passarem nas empolgueiras do eixo azeite doce com pedra moída. O Cel. Emílio Camelo, do Engenho Mamucaba, no município de Rio Formoso, em Pernambuco, diz que dificilmente se encontra um carreiro para dirigir um carro de eixo de ferro, que não cante; os seus companheiros levam-no a ridículo, designando-o pelo nome de "carroceiro", dirigindo-lhe outros apodos usados na terra.

Assim é em todo o Brasil: essa preocupação dos modestos e incultos trabalhadores é quase sempre compartilhada pelos próprios fazendeiros que têm garbo e se desvanecem com a cantiga de seus veículos. Um só caso, que nos foi lembrado pelo ilustre literato e advogado em Santos, Dr. Albertino J. Moreira, filho do Triângulo Mineiro, dá perfeita idéia dêsse apêgo dos patrões: "Certo Coronel fazendeiro, amante de sua vida de roça, das suas juntas de bois,

do seu carro, era fanático pela cantoria do carro na travessia dos chapadões. Certa vez, metendo-se em coisas de eleição, lisonjeado pelos homens da cidade, recebeu uma grande manifestação de aprêço. Banda de música, foguetes, vivas, etc. O Coronel recebeu os manifestantes com a sua família e mais amigos. Ouviu os discursos, os vivas e os dobrados da "Euterpe" local. Os músicos esforçaram-se, suaram na execução das peças musicais: ao fim, porém, ouviram essa frase do homenageado: "Home! Eu preferia uma cantiga do carro no chapadão".

Nem deixam dúvidas a respeito quantas frases proverbiais, velhas e revelhas, que andamos a recolher em todos os recantos do Brasil: "O canto do carro é a alegria do carreiro e o animador da boiada" (Minas Gerais, Bahia); "O carro sem canto faz triste o carreiro e preguiçosa a boiada" (Minas Gerais); "A cantiga do carro é o luxo do carreiro" (São Paulo); "É mau agouro quando o carro *larga* de cantar" (São Paulo). "O carreiro trabalha muito, mas só lhe sobra a cantiga do carro" (São Paulo); "Carro que canta anima o carreiro" (São Paulo, Bahia); "Carro que canta ao seu dono avança"; "Quem seu carro unta, seus bois ajuda", estas duas últimas registradas em Portugal (Fr. Domingos Vieira, Luís Chaves) e freqüentes também dêste lado do Atlântico.

Quadras anônimas, com muitas variantes, repetem, pelo Brasil a fora, como se fôra estribilho, que

"A alegria do carreiro
É ver o carro cantar...
Sai da frente, ó candeeiro
Deixa êsse carro rodar".

E êste sentir dos nossos patrícios carreiros e lavradores é compreendido pelos homens de pensamento no Brasil. Ainda não há muito Ascenso Ferreira nos escrevia: "O principal elemento poético dos carros de bois reside no seu canto, profundamente saudoso. Dizem os carreiros que essa musicalidade serve para domesticar os bois".

A musa dos nossos poetas não deixou de se inspirar no canto dolente dos nossos carros, ecoado nas quebradas dos sertões:

"Carro de bois que vais gemendo, que vais cantando,
Como a tua cantiga é companheira
Da Saudade da Gente Brasileira".

MARIA SABINA.

"Velho carro de bois, pesado, aos solavancos
Em busca do sertão, sem ter uma poisada,
De calhau em calhau, por cima dos barrancos...
Vagaroso lá vai... cantando pela estrada...

Lento e triste a rolar naquelas soledades...
Sempre, porém, cantando e cantando saudoso,
Como quem canta só para matar saudades".

A. Vieira da Silva.

"Nas estradas êrmas, ao clarão da lua,
Das longínquas roças verdes dos sertões,
Vem o velho carro, sobrecarregado,
Rechinando, alegre, estranhas canções".

Padre Astolfo Serra Ferreira

"A tradição dêsse cantor dolente
Vem vindo, inalterável, triunfante,
De longes terras e de antiga gente.

E a cantilena tem de ser constante,
— Pelo sertão se diz ingênuamente —
Porque não presta carro que não cante".

Hormino Lira.

"Canta, carro de bois! Canta,
Que a tua sentidíssima cantiga
Elasticiza os músculos retesos
Dos velhos bois que te conduzem...

Canta, carro de bois! Canta,
Que a tua melancólica toada
Alegra a alma ingênua do carreiro!

Canta, carro de bois! Porque, quando lá vais gemendo,
Escondido nas cavas e nas grotas,
Quem, acaso, te escuta, fica imaginando
Que a própria terra é que está cantando...!".

J. de Melo Macedo (Arribada).

"Lá vai o carro de bois cruzando a estrada
Ainda o mesmo que eu vi em outros dias.
Sempre a cantar
A mesmíssima cantiga amargurada,
Repassada das mesmas nostalgias,
Como a chorar..."

Garcia Júnior.

"A alma do prado e campo das lavouras
Canta nos eixos. Talvez cante o vento,
Talvez solucem as espigas louras..."

JONAS DA SILVA (Ulanos).

E agora os poetas semibárbaros que têm cantado no linguajar sertanejo o mundo brasileiro:

CATULO DA PAIXÃO CEARENSE disse, num de seus poemas imortais:

"Vale mais que essa porquera
Da tá cirvilização,
Um carro de boi cantando
Pelos mato do sertão!"

(*Meu Sertão* — 1.ª edição, pág. 162).

ZÉ DA LUZ, pseudônimo do inspirado poeta paraibano SILVA ANDRADE, escreveu no seu poema "Boi de Carro" do livro *Brasil Caboclo*:

"Mas boi de carro, tu tem
A grande sastifação
De inscutar a cantoria
Do teu carro quando canta
Nas instrada do sertão!

A musga maraviosa
Qui canta um carro de boi
Parece, assim, a sodade
Muito triste, bem chorosa
Num coração alembrando
Um amô que já se foi...

Pra que musga mais bonita,
Mais triste, mais penorosa,
Do que a musga sodosa
Dum carro de bois cantando
Pula bôca dos cocão?..."

E JOSÉ MARTINS, em seu formoso livro *Luzes de Canana*, termina o poemeto "Mestre João Carreiro" com êstes versos admiráveis:

"E o carro saiu gemendo
Êsse gemido sem fim
Das coisa qui nada sente...
Das coisa qui num tem fala
Mas fala à aima da gente..."

Não só os poetas: prosadores de todos os quadrantes das letras, inclusive viajantes e estrangeiros que percorreram as terras brasileiras, não raro, se demoram nesse característico dos tardos, mas seguros veículos, que traçaram sôbre os agros caminhos da Pátria os primeiros sulcos do seu progresso econômico.

BERNARDO GUIMARÃES, numa das páginas de *O Ermitão de Muquém* — 1858 — descrevendo cenas do sertão de Goiás, escreveu: "Eu nunca pude ver sem um singular e indizível sentimento de melancolia essas grandes e pesadas máquinas cobertas de couro, arrastadas vagarosamente por vinte e mais bois, quebrando, com seu chiar agudo e monótono como o canto das cigarras, o silêncio das solidões, atravessando os desertos em lentas e peníveis jornadas".

ANTÔNIO BEZERRA DE MENESES, historiógrafo e prosador cearense, no seu livro *Província do Ceará* — 1889 — à pág. 190, tratando da Vila do Príncipe Imperial, hoje cidade de Crateús, diz: "Uma manhã, achando-me ocupado a escrever para a capital, fui despertado por um ruído agradável que parecia aproximar-se mais e mais. Eu tinha uma vaga lembrança de que já alguma vez em minha vida havia ouvido aquêles sons. De feito, um sorriso iluminou-me o semblante ao ver um carro puxado a bois, que atravessava cantando a praça, não longe de mim, em direção do nascente ao poente. Lembrei-me de que muitas vêzes passavam dêsses veículos pelas ruas da capital, acòrdando-me de manhã com o estridor de sua música".

MÁRIO SETTE, em seu romance *O Vigia da Casa Grande*, recorda o rechino dos carros de seu Pernambuco, no seguinte trecho: "Ouvia-se alongado o rechinar dos carros adiantados, subindo de entono o canto ao assomar dos declives, esmorecendo ao transpor dos vales, ríspido no esbarro das porteiras, continuado e suave nas chãs..."

Dêle falou certa feita o mestre tantas vêzes glorificado da Medicina brasileira, o Professor Miguel Couto, em carta escrita de Cambuquira — Minas Gerais: "... No fim de uma semana tudo me enfarava na sua monotonia, até as rosas eram sempre deliciosamente belas. Só uma coisa até hoje me arranca da nossa melancolia (desculpe o plural), é o carro de boi; êle nos conduz à meditação das coisas mais transcendentes, e até a sua cantilena eterna ehn-ohn...ehn...ohn... me enche de alegria. Como eu vejo nêle nìtidamente expressa a filosofia da vida. Que é esta senão uma canga que recebemos, cedo ou tarde, e temos de ir carregando, morro acima, morro abaixo, candeeiro na frente, até a morte? Oh! o candeeiro solene e convicto, serpeando para um e outro lado, escolhendo o caminho por aqui, por aqui, como é pitoresco!"[12].

E não nos forramos ao prazer de corroborar a opinião dos nossos escritores com a citação das palavras do professor alemão KRUGER, de referência aos carròs de Sanabria, na província de Zamora, na Espanha: "Esta música peculiar é inseparável da situa-

(12) Citada por MÁRIO DE ALENCAR no discurso com que recebeu o Professor MIGUEL COUTO na Academia Brasileira de Letras em 2 de julho de 1919 (*Discursos Acadêmicos*, 1919 — pág. 86).

ção de alma que Sanabria produz no viajante estrangeiro; sobretudo as tardes de inverno, quando os carros se dirigem das alturas para a aldeia, muito carregados de raízes e ramagens, quando baixa o nevoeiro e só se ouve o chiar dos carros, não desaparecerão jamais da recordação de quem uma vez haja convivido nessa soledade"[13].

Êste "carro musical", como lhe chamaram KIDDER e FLETCHER[14], é a regra geral do Brasil. Em certas zonas, porém, quando em funções diferentes das fainas agrícolas, fazem-no silencioso. Assim, por exemplo, no transporte de pessoas, diremos mais à justa, das famílias dos fazendeiros em visitas e passeios. VIRGÍLIO VÁRZEA registrou êste costume em seu livro sôbre Santa Catarina: "Todo carro de bois caminha chiando, quando carregado; mas se conduz família, como pelo tempo das festas e das farinhadas, ou se leva o morto à sua última morada, mantém-se sempre silencioso". Também em Pernambuco não é de uso cantar o carro, quando conduz famílias: à pág. 109 do *Menino de Engenho,* de JOSÉ LINS DO RÊGO — 2.ª edição, lê-se: "Carro levando gente não cantava: rodava mudo pelos caminhos".

Proibição do canto dos carros nas cidades

Não são sòmente êsses usos locais que coagem o silenciar dos carros cantadores. A sua cantiga tem os seus inimigos dentro e fora do Brasil.

CARRERAS Y CANDI, em seu livro citado, escreve: "o rechino dos carros, ainda que muito menos estridente que o das curvas das tranvias ou o sibilar do trem, incomoda mais aos habitantes das cidades, por ser coisa de aldeões e poder-se proibir mais expeditamente: basta colocar um letreiro na entrada da rua principal; o carreiro sabe o que tem que fazer; unta sebo no eixo e quando deixar para trás a última casa da cidade passa resina em vez de sebo".

ALFRED HADDON corrobora a transcrição acima, dizendo: "Nas cidades o gemer dos carros é proibido e por isso os carreteiros engraxam os eixos com sebo, toucinho e sabão; mas, apenas ultrapassam a última casa da cidade, retiram o sebo, lavam o eixo e põem resina para fazê-lo gemer outra vez, tal o prazer que nisso sentem".

Em Portugal temos iguais depoimentos: J. LEITE DE VASCONCELOS refere, à pág. 442 do volume V dos seus *Opúsculos,* "que na entrada das povoações portuguêsas se lê, por vêzes, um aviso aliterado — Cale o Carro". E GUILHERME FELGUEIRAS, diretor da

(13) Citado por CARRERAS Y CANDI em seu livro: *Folklore y Costumbres en España* — Barcelona — 1931.

(14) *O Brasil e os Brasileiros* — 1867. Tradução de ELIAS DOLIANTI, págs. 164-165 do 2.º volume da edição de "Brasiliana" — São Paulo.

Escola Profissional de Paiã, no seu estudo sôbre o "Carro Boieiro"[15], escreve: "Ainda não há muitos anos, lia-se à entrada de uma aldeola minhota, o seguinte letreiro em caracteres bem avantajados, que uma edilidade de tímpanos auriculares delicados ali mandara afixar — "Pare a Chia". Ao depararem com o aviso os broncos carreiros exasperavam-se, mas iam untando com sabão ou azeite os "lúmios"[16] dos carros para abrandarem o atrito dos eixos cantantes".

Aqui também os seus rechinos fazem mal aos nervos das cidades, tanto que é hoje comum a proibição do canto dos carros portas adentro dos maiores núcleos de população. Isso remonta aos meados do século XIX, de quando datam as primeiras posturas municipais relativas à espécie. Documentemos: das *Atas* da Câmara da Cidade de São Paulo, referentes ao ano de 1852, consta que, em 21 de abril dêsse ano, a Câmara votou a seguinte lei, de iniciativa do Brigadeiro Machado d'Oliveira, militar ilustre, historiógrafo e um dos homens de maior evidência em seu tempo: Art. 8.º "Os transportes de rodas fixas trarão os eixos bem untados para não chiarem. Os que assim o não fizerem, pagarão a multa de um mil-réis e o dôbro em cada uma reincidência". Os interessados representaram à Câmara Municipal, pedindo o cancelamento da medida. Mas os edis atendendo "ao incômodo que causava à população o chio dos carros" e ainda mais a que o mesmo podia desaparecer "desde que fôssem untados os eixos com qualquer gordura ou matéria oleosa, tais como sabão e azeite", mantiveram a proibição. Com o correr dos tempos a medida se foi estendendo a outras cidades da então Província, hoje Estado de São Paulo. Por gentileza da Prefeitura de Piraçununga temos cópia da representação que, em 31 de janeiro de 1913, fizeram os estudantes da sua "Escola Normal" ao seu Prefeito que era o Sr. Fernando Costa, depois Interventor de São Paulo. Dêsse documento constam os seguintes períodos: "Agora que se aproxima a reabertura das aulas da Escola, dirijo-me a V. Excia., espírito altamente esclarecido que é, e que saberá fazer uma justa apreciação dos prejuízos que nos podem causar as *cantigas* de carro. Como V. Excia sabe, as aulas têm exatamente 50 minutos de duração, e o professor traz o ponto a dar também exatamente para preencher êsse espaço de tempo. Mal começa a falar o professor, começa um interminável desfilar de carros de bois cujo clangor nos põe estonteados. Daí, ou o professor interrompe por longo trato a preleção, ou continua a falar sem que a classe o escute. Todo o inconveniente dêsses monstruosos instrumentos de suplício auditivo não está sòmente nisso. Quando as aulas são de sabatinas orais ou escritas (que as temos 10 ou 15 por semana), o dano é maior, pois pode acarretar-nos sérios desastres na nossa nota de aplicação. Assim, renovo, em nome de meus colegas, o pedido há meses feito, à digna Prefeitura desta

(15) Publicado na *Gazeta das Aldeias,* órgão das "Associações Agrícolas Portuguêsas", n.os 1 868, 1 883 e 1 886 (Pôrto — 1937-1938).

(16) *Lúmios* é têrmo regional português (Barcelos), sinônimo de empolgueiras, moentes, isto é, as cavas do eixo, onde trabalham os cocões.

cidade, hoje brilhantemente representada por V. Excia., na certeza de que o atenderá, tanto mais que essa medida será mais uma nota de progresso dada pela nossa cidade".

Para as bandas do Norte, refere MÁRIO SETTE, num artigo publicado no volume II dos *Arquivos da Prefeitura Municipal do Recife* (1942), que, desde os meados do século XIX, as posturas municipais não consentiam carros que chiassem dentro da cidade. E na formosa capital de Pernambuco se repetiram os mesmos protestos dos que não podiam compreender carros de bois sem a toada secular.

MÁRIO MELO, um dos maiores sabedores do passado pernambucano, narrou-nos em carta o seguinte episódio que, ao pitoresco, junta a preocupação dos senhores de engenho pela cantiga de seus veículos. "Foi mais ou menos há três quartos de século. O carro de bois era o principal elemento de transporte dos engenhos, entre si, e em suas comunicações com a praça, isto é, com o Recife. As próprias famílias costumavam viajar nesse veículo, amparadas do sol e da chuva por uma tolda de periperi.

Cada carro tinha seu canto, variando de tonalidade e êsse canto era o orgulho do carreiro. Pelo canto se identificava, de longe, o carro. Centenas dêles entravam diàriamente no Recife, carregados de açúcar, a cantar, aumentando o ruído da cidade que já contava mais de 50 mil habitantes. Um dia a Intendência resolveu acabar com o canto dos carros de bois no perímetro urbano. A êsse tempo o perímetro urbano, na parte oeste, findava no Sobrado Grande, um casarão de azulejo erguido onde existiu a "casa grande" do engenho de Madalena Furtado (donde o nome de Madalena dado ao arrabalde) e que posteriormente pertenceu ao Conselheiro João Alfredo, sendo hoje de seus herdeiros. Aí passava a estrada nova, aberta pelo Barão da Boa Vista, hoje avenida da Caxangá, com sua reta de oito quilômetros calçados a paralelepípedos de granito. A medida da Intendência causou indignação a uns tantos senhores de engenho, particularmente a Melo Azêdo, do "Tabocas". Os que se conformaram deram instruções aos carreiros para que ao chegarem às portas da cidade cortassem o canto dos carros. O senhor do engenho "Tabocas" não se conformou. Falava sempre com indignação da medida e acrescentava orgulhoso: "O carro de Melo Azêdo entra no Recife cantando". Quando enviava um carregamento de açúcar para a praça dava instruções aos carreiros para que tornassem mais fortes as cantigas dos carros, dando-lhes mais dinheiro para que pagassem tantas multas quantas aparecessem, contanto que os seus carros chegassem aos armazéns a cantar. Quem, há setenta anos, ouvia carro de bois a cantar, no Recife, já sabia e dizia com segurança: "É de Melo Azêdo, de Tabocas". Por sua vez, quando alguém tratava à sua vista da postura municipal proibitiva do canto, Melo Azêdo erguia a voz e dizia, batendo no peito com arrogância, a separar as sílabas: "O carro de Melo Azêdo entra na cidade cantando!".

O caso consta do folclore, de que é vestígio esta quadra, de rima forçada:

"Aperta a cunha
E bota sebo,
Quem paga a multa
É Melo Azêdo".

Do mesmo modo que em São Paulo, as posturas proibitivas do canto do carro na cidade se foram estendendo ao interior de Pernambuco, se bem que, anos depois, se relaxasse a ordem: o Dr. Samuel Hardman informa que "outrora, em algumas cidades do interior, um fiscal municipal, à entrada das ruas, dava pedaços de sabão comum aos carreiros para passarem nos eixos dos carros, evitando-lhes o canto. Por seu turno, os carreiros que julgavam isso uma afronta, afrouxavam o "brabo" e os "cocões". No caso de passarem sabão, logo que saíam das ruas, lavavam o eixo e o canto voltava. Hoje quase não se vê mais carro nas cidades e daí talvez o relaxamento das posturas".

Do Rio Grande do Norte escreve Manuel Rodrigues de Melo: "Antes, o carro de bois podia entrar nas vilas e povoados, sem ofensa aos códigos do "progresso" e da "civilização". Depois, quando o progresso resolveu cindir-se da boa tradição do país, inspirado em costumes estrangeiros, o carro foi expulso do perímetro urbano das cidades por estar em desacôrdo com as luzes do século. O documento que se segue é típico dêsse *espírito supostamente adiantado,* vivendo constantemente em choque com os valores tradicionais do Brasil. Nêle se fala em *civilização* e se impugna o carro de bois como sendo do tempo dos Afonsinhos: o documento foi publicado na "A Semana" da cidade de Açu, em julho de 1898. Ei-lo: "Os carros a chiar carregados de enorme pêso deixam nas ruas da cidade sulcos profundos; os bois revolvem a areia, de tal modo, ao puxá-los, que um pobre cristão tendo necessidade de atravessar, por exemplo, da drogaria e pontos adjacentes, em direitura ao sobrado dos morcegos, ou mais longe, sofre um verdadeiro martírio. Os pés enterram-se na areia revôlta, o sol dardeja, seus raios mais ardentes, principalmente das 11 da manhã às 3 da tarde; e quando o paciente extenuado chega ao ponto a que se dirige, tem os pés abrasados, o coração palpita com fôrça, a cabeça quente, e todo ansioso e suado, como um burro cansado, sente-se estafado à procura de ar, e queda-se até conseguir algum alívio, dando ao diabo carros, bois, areias, calor e comércio, que ainda não encontrou meio de transporte, a não ser essa velharia incômoda, do tempo dos Afonsinhos. Os carreiros imperitos e negligentes, ao entrarem na cidade, quando têm de passar nos becos, não calculam o raio das voltas que devem fazer os carros para não ofenderem as calçadas; e lá ficam elas quebradas pelas rodas que as encontram; e os proprietários que as consertem, se quiserem, *pagando assim*

as favas que o asno comeu... Os bois magros, sem fôrças, puxando os carros por demais carregados, param, quando as rodas entram na terra frouxa; e os carreiros em vez de aliviarem o pêso, ou procurarem um terreno mais duro, querem à fôrça de pancadas e ferroadas cruéis conseguir, pela brutalidade, o que por meios brandos e com jeito o fariam. E as vítimas esforçam-se em vão e as pancadas e ferroadas amiúdam-se e os pobres animais dão gemidos, berros e urros que comovem o coração e afligem as pessoas que observam êsse quadro tão deponente contra a nossa civilização".

Do Paraná tivemos notícia de certo fato que denuncia os reflexos da cantiga dos carros na vida política primária das nossas localidades. Tal foi o que se passou no Município de Siqueira Campos, antes denominado Colônia Mineira, por haver sido fundado por um grupo de famílias oriundas de Minas Gerais. "Era no tempo das eleições das autoridades municipais — prefeito e membros da Câmara. Certo Prefeito proibiu a entrada na povoação de carros de bois cantando, o que determinou grande desgôsto entre os fazendeiros. Aproximando-se a época das eleições para um novo período administrativo candidataram-se dois cidadãos: o que havia proibido o canto dos carros nas ruas da vila e outro que, entre os pontos do seu programa, colocava a revogação da postura proibitiva. Ferida a eleição, sai vitorioso o último candidato, atribuindo-se principalmente a sua vitória à promessa de revogação da portaria; e desde a sua posse voltaram a ecoar nas ruas da "Colônia Mineira" os rechinos dos carros de bois".

Ainda em 1927, a questão do canto no perímetro urbano dos aglomerados humanos deu lugar a curiosas discussões em Bicas, centro florescente de Minas Gerais. Nesse ano a Câmara Municipal de Bicas proibiu o chiado dos carros na então vila; os lavradores protestaram; houve prós e contras; num dos "Avulsos" publicados, dizia um cidadão: "Pergunto agora: a difícil missão do guarda-livros; a complexidade dos negócios em solução nos escritórios; a tarefa do professor diante de seus discípulos; o deleite que se possa ter gozando o rádio; as vantagens que se buscam com o uso do telefone, serão coisas compatíveis com o chiado, não de um nem dois, mas de vinte, trinta ou cinqüenta carros, que às vêzes, simultâneamente, transitam em nossas ruas?". E para tranqüilidade dos ouvidos de Bicas ficou de pé a proibição.

Repetem-se pelo Brasil a fora episódios como os que narramos acima: mas, em centenas de cidades, uma de suas leis municipais reza sempre: "Os carros de bois não poderão entrar chiando pelas ruas da cidade".

Em nenhum lugar, porém, e isso fôra absurdo, suprimiu-se o canto dos carros no campo.

Em obediência às leis municipais costumam os nossos carreiros, antes de penetrar no perímetro urbano, passar sabão nas empolgueiras dos eixos, afrouxando-lhe ainda as cunhas dos cocões, o que

faz cessar a cantiga[17]. Logo que saem, ao início dos caminhos rurais, procuram retirar a matéria silenciadora, limpam as empolgueiras com querosene ou outra matéria dissolvente, e o carro volta a cantar[18].

Nada mais nada menos do que se faz na Espanha, segundo o testemunho de Aranzadi: "Porém é tal o encanto que sentem os camponeses pelo chio do carro, que mal passam a última casa da rua, provocam-no de novo, tirando o sebo e passando resina".

Em verdade, não há como impedi-lo ou suprimi-lo nas labutas rurais: pela tradição de séculos; pelas utilidades que têm. Êle e outros cantos, como, por exemplo, a toada melancólica e triste do "aboiado" que os vaqueiros gritam à frente das manadas para guiá-las e pacificá-las ao longo das estradas sertanejas, fazem parte integrante da vida e da atividade dos nossos campos. Ouvindo-o, de perto ou de longe, tem-se a sensação de lareiras diligentes, de searas em cultivo, de frutos sazonados, de fábricas produzindo, do Brasil crescendo. E por isso mesmo um dos nossos maiores poetas disse em versos lapidares:

"Da estrada entre os recortes dos barrancos
Roxos ou rubros, estrugia em cheio
Dos carros, a cambar aos solavancos,
O hino triunfal"

Alberto de Oliveira — *Alma em Flor* — 2.º canto.

Os "untos" ou lubrificantes

Matéria que tem conexão com a cantiga dos carros de bois é a referente aos lubrificantes de que usam os nossos carreiros para amaciar o atrito das peças que a produzem, abrandando também a estridência da sua sonoridade.

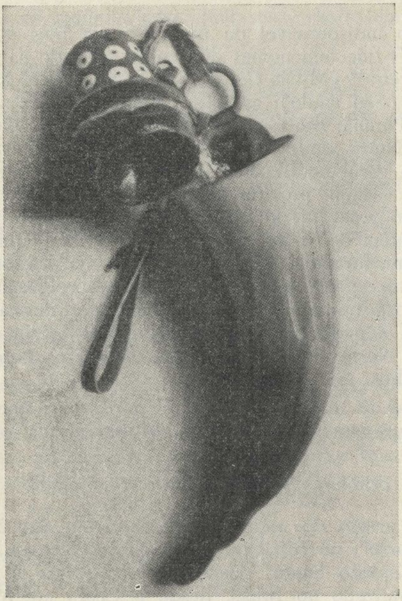
Os sertanejos do Brasil não dizem lubrificantes e sim "untos", de untar, que nada mais é do que passar matérias graxas nos eixos dos carros, como registram Morais e Constâncio.

"Untos", portanto, são óleos ou azeites ou quaisquer gorduras que os carreiros passam nas empolgueiras do eixo para atenuar a fricção dêste contra os cocões e os chumaços, impedindo a combustão das madeiras e, no mínimo, suavizando o seu chiar. De feito, as matérias oleosas ou gordurosas com que engraxam as em-

(17) Segundo informação do Sr. Franklin Botelho, de Patrocínio — Minas Gerais — para fazer cessar o canto o carreiro dessa zona esfrega nos moentes do eixo fôlhas de um arbusto conhecido pelo nome de "gordinha".

(18) Em Minas Gerais, segundo informe do Dr. Válter Bianco, de Bicas, os carreiros tiram o sabão com o suco de uma espécie de limão avermelhado, chamado "mexerica".

polgueiras ou moentes, besuntando também as faces internas dos cocões e inferior dos chumaços ou cantadeiras, servem, antes do mais, para evitar que se carbonizem estas peças, sobretudo o eixo; sem lubrificação, êste, não raras vêzes, chega a comburir, partir-se, "torar", como dizem os matutos. Daí o constante cuidado dos condutores de carros neste mister: à falta de matérias graxas, valem-se do recurso de esfriar ou refrescar as superfícies do atrito com talos de bananeira, olhos de umbaúba, ervas frescas, ou mesmo água pura.



Tipo de luxo da azeiteira ou sebeiro usado no Nordeste (Bahia).

A prática e a experiência, porém, demonstram que os "untos" servem também para tornar suave e até melodiosa a cantiga do carro: sem êles aumentar-se-á o estridor do rechino, passando o canto a ser uma mistura de chiados e guinchos, discordantes e desarmônicos. Foi o que pudemos observar em nossa quadra de sertão e é o que nos comunicaram sertanejos de todos os quadrantes do Brasil.

Di-lo também a voz do povo, em quadras anônimas, como aquela que foi recolhida por Sodré Viana, no engenho dos Britos no município de Santo Amaro, Bahia, por ocasião das festas de São José, a 19 de março de todo ano:

"Eia, meu cumpadinho,
bonito lhe vou dizê
carro não canta sem azeite
eu não canto sem bebê".

Acessório indispensável de um carro de bois é um depósito para o "unto", que tem nomes diferentes, segundo as regiões: azeiteiro ou azeiteira[19] (Minas Gerais, São Paulo, Goiás, Mato Grosso); engraxadeira (São Paulo); graxeira (zonas de São Paulo); guampa (São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul); guampo (Goiás); sebeiro (em todo o Norte, onde ocorrem aqui ou ali as outras denominações). Regra geral no Brasil é um chifre de boi que os carreiros adaptaram à vasilha, provido de uma alça de couro que permite pendurá-lo no recavém do carro, ou num dos seus fueiros. Êste chifre leva, além do "unto", nos Estados do Sul, uma espécie de broxa grosseira, formada por uma haste de madeira, numa de cujas extremidades se enrola uma porção de panos velhos ou de estôpa: com esta broxa besuntam as partes cantantes do carro, servindo ademais para impedir que se derrame o "unto" com os solavancos do carro; no Norte, usa-se mais comumente uma boneca ou rôlha de panos velhos.

São várias as matérias oleosas ou gordurosas que os carreiros do Brasil empregam na lubrificação de seus carros, ora puras, ora misturadas.

Entre as primeiras podemos citar as seguintes:

a) óleo grosso de mamona, chamado em São Paulo "azeite de carro", no Rio Grande do Norte "óleo de carrapato" e no Espírito Santo "azeite de baga", que é o unto mais generalizado no Brasil, desde o Ceará até o Rio Grande do Sul e Mato Grosso;

b) óleo de côco, mais de uso em Sergipe e na Bahia;

c) sebo de gado bovino, também muito empregado em todo o Brasil;

d) banha de porco sem sal, de uso mais freqüente no Espírito Santo, Minas Gerais e Paraná.

(19) Ensina J. Leite de Vasconcelos, livro citado, que em certas regiões de Portugal, como Óbidos e Covilhã, a palavra *azeiteiro* se aplica a um chifre em que os carreiros levam azeite e sebo com que untam os eixos dos carros. Em algumas zonas de Minas Gerais o nome *azeiteiro* serve para designar um dos auxiliares do carreiro, encarregado sobretudo de untar o eixo, prestando ainda outros serviços secundários. (V. "Vocabulário anexo").

e) azeite de peixe, na Bahia e em Sergipe[20].
f) banha de galinha (Bahia);
g) óleo-de-dendê (Bahia).

Não raro, a um dêsses ingredientes juntam outros, preparando misturas extravagantes, mas que julgam mais próprias para produzir os efeitos desejados.

E então aparecem:

a) o óleo de mamona com querosene, usado em quase todo o país;
b) o óleo de mamona com sebo de gado;
c) o óleo de mamona ou de côco com carvão vegetal moído, constituindo uma bôrra preta (Bahia, Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo, etc.);
d) o óleo de côco com espermacete, considerado em Pernambuco como um dos melhores "untos" (Samuel Hardman);
e) o sebo de gado com pó de carvão vegetal (Amazonas, Rio Grande do Norte, Bahia, Minas Gerais até Mato Grosso);
f) o mesmo sebo com carvão vegetal e querosene (Alagoas);
g) a banha de porco sem sal, batida na fumaça, com a moinha do carvão (Paraná);
h) a banha de porco ou galinha com carvão e querosene (Minas Gerais);
i) o querosene com a moinha do carvão vegetal.

A indicação que acabamos de fazer foi organizada sôbre quantos informes nos chegaram: é possível que outras misturas, "outros untos", sejam usados na imensidão do Brasil.

Lubrificação dos carros de eixo fixo ou das carrêtas

Os carros ou carrêtas de eixo fixo, de madeira ou de ferro, não cantam: quando muito ringem por falta de lubrificação das pontas dos eixos e das buzinas ou contrabuzinas. No Rio Grande do Sul, informa o Eng.º Paulo Annes Gonçalves, "não se admite

(20) O Sr. Homero Bastos, de Bom Jesus da Lapa, na Bahia, informou-nos que os carreiros dessa região do rio São Francisco usam também o couro de toucinho para lubrificar os eixos dos carros. E se, por acaso, o carreiro não conduz qualquer lubrificante e o carro principia a queimar, lança mão de um lubrificante de emergência — o *mandacaru.* Corta uma lâmina de mandacaru e passa no lugar que está queimado, conservando-a aí por algum tempo. Sem os lubrificantes, diz o informante, os carros, além de se estragarem, perdem o canto que é o orgulho dos carreiros (Carta de 12 de janeiro de 1944). O mesmo se dá na região do Açu, no Rio Grande do Norte, onde usam para esfriar o eixo o talo da carnaúba ou a fôlha da macambira verdes ou mesmo o cardeiro também verde (Informação de Manuel Rodrigues de Melo).

que um peão deixe a carrêta ranger: é descuido e negligência que se não perdoa". O mais comum, neste Estado, é engraxar-se o interior da maça com sebo de gado vacum ou óleo de mamona misturados com a moinha do carvão vegetal, ou então a própria graxa mineral. Entretanto, Piá do Sul escreveu num de seus sonetos de *Gauchadas e Gauchismos*:

"Rechina, chia, guincha o eixo da carrêta
No repecho da estrada, entre sangas e cardos;
Geme embaixo da carga enorme de seus fardos,
Enquanto cada roda escarva uma sarjeta".

Na carrêta rio-grandense e mato-grossense o "unto" serve para atenuar o atrito e evitar o *rangido* ou *rincho*, como mais comumente dizem.

O mesmo acontece em todos os Estados em que se vai substituindo o carro típico pelo carro moderno, de rodas radiadas e eixo fixo.

QUARTA PARTE

O boi de carro

CAPÍTULO I

Introdução. O gado bovino no Brasil, especialmente o de trabalho

"Sem o boi ricos e pobres dificilmente viveriam; a terra se tornaria inculta; os prados e mesmo os jardins ficariam secos e estéreis; é sôbre êle que recaem todos os trabalhos do campo; êle é o mais útil doméstico agrícola, o sustentáculo da economia campestre; é a fôrça da agricultura; outrora representava tôda a riqueza dos homens, e hoje, ainda é a base da opulência dos Estados, que se não poderiam sustentar nem florescer, senão pela cultura das terras e pela abundância do gado, visto serem os únicos bens reais; todos os outros, mesmo o ouro, e a prata, nada mais são que valores arbitrários, representações, moedas de crédito, que só traduzem valor quando lhes empresta o produto da terra".

BUFFON. *Oeuvres Complètes,* Tomo VI, pág. 245 da "Edition de la Imprimerie et Librairie Générale de France".

"De todos os animais que o homem adestrou e chamou para colaborar na sua vida, o boi é o que mais me comove. Trabalha em silêncio e só no silêncio o trabalho é fecundo. Em tudo que vejo em tôrno, êle é um grande ritmo, fôrça distribuidora, que não sabe outra fé senão a serenidade. Alma cheia de germinações, onde reza a luz de um outono permanente, é êle, entretanto, o único que não colhe. Êle, que abre os sulcos, destorroa as jeiras, distribui as sementes. Entre o homem e o fruto, vejo o boi. Entre o homem e a árvore pode estar a sombra, que é fugaz. Está sempre o boi, que é eterno e prestadio. Tudo o que toma à natureza, devolve ao homem. Dá o exemplo da vida, como os profetas, mas sem invectivas, nem revoltas".

JORGE DE LIMA. Artigo publicado na *A Manhã* de 28 de agôsto de 1942, sob o título "O Bandeirante, o Espanhol e o Boi".

INTRODUÇÃO

A FÔRÇA MOTRIZ do veículo que estudamos é produzida por um motor animado — o boi — nome específico que abrange todos os animais do subgênero bovino. Atrelado ao carro, compete-lhe antes do mais desenvolver o esfôrço de tração necessário

para vencer as resistências que impedem o avançar do veículo: daí os qualificativos que recebe quando empregado nesse trabalho — *boi de carro, boi carreiro, boi carreteiro.* Observe-se, antes do mais, que, restritamente, boi é o nome dado ao bovino, que foi castrado, quando novilho ou garrote, para torná-lo mais dócil e mais próprio para o trabalho. O boi, já ensinava o *Dicionário de Agricultura* de FRANCISCO SOARES FRANCO, publicado em 1805 em Coimbra, "é o touro castrado e o animal mais estimado entre os animais cornígeros". Anos depois Fr. DOMINGOS VIEIRA registrava no seu *Thesouro:* "Boi — touro castrado, servindo, principalmente, ao trabalho dos campos e à alimentação do homem".

Foi o boi, provàvelmente, o primeiro animal de tiro, aparecendo nesta qualidade nas tradições caldaicas e chinesas e nas mitologias germânicas (VIDAL DE LA BLACHE).

É sabido que remonta aos tempos pré-históricos a domesticação pelo homem de certas espécies animais e que esta domesticação, resultado de uma longa série de ensaios, nem sempre profícuos, transformou profundamente a vida humana. Os estudos feitos em tôrno dêsses milênios, anteriores à história, demonstram que as espécies animais, cuja domesticidade foi conseguida, foram o cão, o boi, o carneiro, a cabra, o porco e o cavalo: delas se encontram testemunhos irrecusáveis nas estações neolíticas. Se o cão, como disse LUCIEN FEBVRE[1], foi o mais antigo e o mais fiel dos companheiros do homem, não foi êle, sem dúvida, que, do ponto de vista do desenvolvimento geral da civilização, teve a maior importância. Ao boi cabe, sem contradita, essa primazia[2], principalmente sob o aspecto econômico. Vemo-lo, com efeito, utilizado pelo homem desde a mais alta antigüidade, na lavragem das terras atrelado à charrua e no transporte de produtos e materiais, tirando os primeiros veículos inventados: nisso revelou, de logo, as suas inigualáveis qualidades, sobretudo quando se necessita de um grande esfôrço e se pode prescindir da velocidade. Assírios e babilônios, chineses e egípcios, hebreus e fenícios, hindus e persas, cretenses, gregos e romanos criaram, em seus campos e em escala cada vez mais crescente, o gado bovino, quer tendo em vista o animal de trabalho, primeira exigência que lhe fêz o homem, quer o animal de rendimento, para a obtenção de produtos indispensáveis à sua própria vida (carne, leite, couro, etc.[3]).

Monumentos e documentos escritos de dezenas de séculos anteriores a Cristo comprovam exuberantemente o constante emprêgo

(1) *La Terre et l'Évolution Humaine* — Paris — 1922, pág. 318.

(2) OLIVEIRA MARTINS, em seu livro *Regime das Riquezas*, lembra que "em paga dos serviços inestimáveis do boi alguns povos o santificavam: os egípcios divinizaram os Ápis e os Menéris; os hindus consideraram sacrílego matar e comer o companheiro do homem, penhor do seu destino (pág. 131). Vem de molde referir que o boi por ter adorado no presépio o Menino Jesus, é geralmente tido como o animal abençoado pelos sertanejos.

(3) Sabe-se que na Grécia e Roma antigas já se fazia a seleção dos animais. Refere Plínio que Pirro, rei do Épiro, não se dedignava dessa glória pacífica, promovendo, em seus domínios, a criação da famosa raça de bois do Épiro, notáveis pelo seu alto tamanho. E segundo transparece das *Geórgicas* de VERGÍLIO, a maior preocupação dos romanos na indústria pastoril era a obtenção de bois para o trabalho dos campos e dos transportes.

do boi nos trabalhos agrícolas e na tração dos carros rurais. E se é verdade que, mesmo na antigüidade, o cavalo, em se tratando da circulação geral, o substituiu em certos e determinados serviços e lugares, o boi foi sempre o animal preferido para as fainas do campo, revelando-se o melhor trabalhador da terra, graças, principalmente, ao seu temperamento, do mesmo passo dócil, paciente e sóbrio: a sua lentidão era grandemente compensada pela segurança e regularidade com que executava os vários serviços, que se lhe exigiam[4]. Acresce que era mais econômico: custava menos, não reclamava tantos cuidados, sendo ainda riqueza para o seu dono quando se inutilizava no serviço, de vez que, alquebradas as suas fôrças, passava à engorda e era afinal enviado ao matadouro. Tal como ainda hoje. Aqui se impõe uma observação: "nas sociedades primitivas", escreve RAYMOND BILLIARD em seu notável livro *L'Agriculture dans l'Antiquité d'après les Géorgiques de Virgile*, o boi de trabalho era cercado de tal respeito, que se lhe conferia caráter quase sagrado, sendo, ademais, proibido matá-lo para a alimentação humana. E acrescenta o erudito escritor: "Era no tempo da idade de ouro da humanidade, durante a qual os produtos da caça e os frutos da terra bastavam à nutrição dos homens". VERGÍLIO em versos do Canto III das *Geórgicas* refere que matar um boi de trabalho era um sacrilégio, confirmando-o os testemunhos de CÍCERO, COLUMELO, PLÍNIO, OVÍDIO e VALÉRIO MÁXIMO. As leis da Ática e do Peloponeso proibiam matar os bois de serviço e DIÓGENES LAÉRCIO diz que nas cidades que se regulavam pelas leis de PITÁGORAS não se podia enviá-los aos matadouros. Insistia VARRÃO ao escrever que "o boi é o ministro de Ceres e o associado do homem nos trabalhos dos campos".

"Com os aperfeiçoamentos da agricultura e o progresso numérico das sociedades humanas", continua RAYMON BILLIARD, "a imunidade quase supersticiosa que protegia o boi foi desaparecendo. E nos tempos hodiernos, aqui como ali, no mundo inteiro, predominam as exigências econômicas: raramente morre de velho um boi de trabalho". De feito, quando já não pode com a canga e com o carro, decrépito ou alquebrado, é levado para os campos de engorda ou invernadas e afinal é aproveitado nos açougues. Sua tarefa, tão longa e prestadia, seus serviços, tão relevantes à lavoura e às fazendas, não lhe asseguram melhor sorte. Quando muito o lembram e choram os ingênuos carreiros, que o tangeram e com êle dividiram as agruras do trabalho.

(4) O Dr. GERMANO VERT, em seu opúsculo *O Gado e a Lavoura* (1900), diz que "o boi é mais vagaroso e menos valente que outros animais, porém também é o mais paciente e menos exigente". GUILHERME HERMSDORFF, professor catedrático da Escola Nacional de Veterinária, em seu trabalho sôbre os *Bovinos* (1941) escreve: "Como animal de trabalho, êle se avantaja ao cavalo, por ser menos exigente quanto à qualidade da alimentação, trato e cuidados higiênicos; por ser de custo menor e não se desvalorizar tanto à medida que a idade avança; por ser menos turbulento e, portanto, menos sujeito a acidentes; e, finalmente, por ser, em caso de acidente grave, a sua carne aproveitável para a alimentação. Entretanto a sua velocidade no trabalho é bastante inferior à desenvolvida pelo cavalo" (Op. cit. 1.º vol. pág. 52).

Vale observar que, no Brasil, geralmente, utilizam-se para a tração os bois pròpriamente ditos. O Prof. NICOLAU ATHANASSOF em seu momentoso livro *Manual do Criador de Bovinos* (3.ª edição — 1943), escreveu a respeito: "Nas fazendas utilizam para a tração geralmente os bois, mas não é raro ver os pequenos sitiantes atrelar as vacas ou os touros. O emprêgo dos touros se recomenda muito com a condição de que o esfôrço exigido dêles não seja exagerado. Os touros que trabalham ficam mais dóceis, não são maldosos, conservam-se em melhor estado de saúde e vitalidade, o que garante a sua potência genésica. As vacas também podem ser utilizadas nos trabalhos de campo; geralmente é praxe conhecida entre os pequenos lavradores e sitiantes, que procuram retirar, ao mesmo tempo, certa quantidade de leite, a cria e o trabalho. As condições econômicas, tais como se apresentam na pequena lavoura, em geral, permitem semelhante prática, mas não se deve exagerar com o trabalho, porque êste pode reduzir de muito o leite e, às vêzes, provocar abortos, sobretudo quando as vacas estão com a gestação muito adiantada".

O GADO BOVINO NO BRASIL, ESPECIALMENTE O DE TRABALHO

Os indígenas da América não conheciam o gado vacum ou bovino, como não conheciam as outras espécies animais de há tantos séculos domesticados no Velho Mundo[5]. Todos os animais, que hoje povoam, aos milhões, as terras americanas — o boi, o cavalo, o jumento, o carneiro, a cabra, o porco — foram introduzidos pelos povos descobridores e colonizadores do Novo Mundo.

A mais antiga referência ao gado bovino dêste lado do Atlântico é a do seu desembarque, em 29 de novembro de 1493, na ilha Hispaniola, hoje Haiti, trazido por Cristóvão Colombo em sua segunda viagem às terras que descobrira.

Restringindo-nos ao Brasil sabemos que a sua introdução remonta às primeiras tentativas de colonização. Apesar das obscuridades, que ainda encobrem os cinqüenta primeiros anos da nossa história, podemos afirmar que três pontos da costa brasileira — São Vicente, Bahia e Pernambuco — receberam as primeiras levas de gado trazido de Portugal ou de suas ilhas do Atlântico.

AURÉLIO PÔRTO, no Capítulo I da 2.ª Parte de seu notável livro *História das Missões Orientais do Uruguai*, sem dúvida o mais completo repositório de informes a respeito dos inícios da nossa pecuária, declara que "não se pode ainda, de sã consciência, determinar a data precisa da introdução do gado no Brasil". E à pág. 166

(5) No Brasil é prova concludente o próprio nome com que os tupis denominavam o boi — *tapira* — *çobayguara* — *anta estrangeira* — segundo TEODORO SAMPAIO; em *nheengatu*, ensina STRADELLI, seu nome era *tapyra* — *suaiauara* ou *suaiana* para distingui-lo da *anta* — *tapyra* — *caapora*, exatamente — *anta-do-mato*.

recorda que "segundo Gandavo, o primeiro gado introduzido no Brasil teria vindo do Cabo Verde, onde as armadas, que demandavam o Novo Mundo, se abasteciam", informando que "depois que a terra foi conhecida e vieram a entender o proveito da criação, que, nesta parte, podia alcançar, começaram-lhe a levar da ilha do Cabo Verde cavalos e éguas, de que agora há já grande criação em tôdas as capitanias desta província. E assim há também grande cópia de gado que, da mesma ilha, foi levado a estas partes; principalmente de vacum há muita abundância, o qual, pelos pastos serem muitos, vai sempre em grande crescimento". Os mais antigos cronistas são contestes no afirmar a precedência de São Vicente em criação de gados, assinalando o Padre Simão de Vasconcelos que "esta vila de São Vicente foi a primeira, em que se fêz açúcar na costa do Brasil e donde as outras capitanias se provisionavam de cana para a planta e de vacas para a criação". E Frei Gaspar, citando o Padre Simão de Vasconcelos, acrescenta que "saíram desta São Vicente as éguas, vacas e ovelhas que propagaram em tôdas as demais".

Urbino Viana[6] e Roberto Simonsen[7] informam que D. Ana Pimentel, espôsa e procuradora de Martim Afonso de Sousa, providenciou em 1534 para que se introduzisse o gado bovino na capitania de São Vicente. Como quer que seja, foi êste gado de São Vicente que serviu de casco para os rebanhos, que povoaram o sul do país e os campos do Paraguai (Aurélio Pôrto).

Na Bahia, há indícios, afirmou Teodoro Sampaio, da chegada das primeiras cabeças de gado ao tempo do infeliz donatário Francisco Pereira Coutinho: confirma-o Aurélio Pôrto, quando escreve no seu livro citado, que é provável que portuguêses ou franceses introduzissem algum gado nas feitorias, que estabeleceram no norte, antes da fundação de São Vicente. É certo, porém, que foi Tomé de Sousa, fundador da cidade do Salvador, o iniciador da criação do gado bovino nas cercanias da cidade: "à falta de gados, diz Varnhagen, que depressa se fêz sentir, como uma das necessidades mais urgentes das roças e lavouras, acudiu Tomé de Sousa, mandando desde logo uma caravela — a Galga por nome — fôsse exclusivamente destinada a ir buscá-lo às ilhas do Cabo Verde, levando para a permuta cargas de madeira, a qual obtinha nesse arquipélago mui subido preço". E, de feito, a "Galga" chegou de volta em 1550. O próprio Governador tinha gado que criava em terras alheias até 1563, quando lhe foram dadas 6 léguas de terra de sesmaria ao norte da cidade do Salvador[8].

Em Pernambuco as primeiras cabeças de gado vacum chegaram com certeza ao tempo do "ativo, severo e virtuoso" donatário Duarte Coelho Pereira: não havia de passar despercebido ao espírito prático do famoso senhor da "Nova Lusitânia" a necessidade da

(6) *Sôbre o Gado Curraleiro.* Rio de Janeiro — 1927.
(7) *História Econômica do Brasil.* "Brasiliana" — N.os 100 e 100-A.
(8) *História da Colonização Portuguêsa do Brasil,* vol. III, pág. 331.

criação de bovinos na "terra, que lhe fôra doada às léguas e que ia conquistando a palmos" e na qual, muito cedo, se iniciou com sucesso a cultura da cana-de-açúcar.

Não resta dúvida de que foi a faixa costeira da Bahia a Pernambuco, onde mais se desenvolveu a criação do gado bovino nesses primeiros anos da nossa história: e isto, certamente, pelas maiores exigências de uma região, em que a lavoura canavieira se tornou, de logo, a fonte da maior riqueza. Com tôda a propriedade, escreveu o ilustre Roberto Simonsen: "a zona do açúcar deu origem à grande criação do gado". Efetivamente pode-se afirmar, de um modo geral, que o boi era indispensável às labutas dos engenhos de açúcar: ora para mover as almanjarras das *gangorras*, em cujas moendas se espremiam as canas; ora para conduzir, nos velhos carros gemedores, as canas dos canaviais para os picadeiros ou as lenhas dos matos próximos para as fornalhas; ora ainda tirando os carros carregados do açúcar fabricado, rumo às praças ou aos portos de embarque; ora servindo para a segura alimentação dos senhores de engenho e de seus trabalhadores livres ou escravos.

Em deliciosa crônica publicada numa das revistas ilustradas do Rio de Janeiro, Ramos Vidal sintetizou o destino do boi, ligado, no Brasil, ao destino da cana-de-açúcar: "O secular pioneiro, que transportou as primeiras canas, que brotaram do nosso solo, viu a corrida dos séculos e ficou silencioso e tranqüilo, dentro de sua vocação generosa de servir. Onde quer que haja um engenho, lá está o boi, serviçal e triste, para trabalhar pacientemente e percorrer os caminhos mais difíceis na sua marcha lenta, que a fadiga não abate. Êle é bem o símbolo da fôrça do passado, que sobrevive. Êle é bem uma tradição dêsse nosso longínquo Brasil colonial, em cujos panoramas sempre apareceu, cumprindo seu destino".

. .

"Há tôda uma imensa e paradoxal poesia no velho pioneiro, colocado dentro da história da cana-de-açúcar. Amigo dedicado do carreiro, a quem obedece sem hesitações e sem caprichos, o boi não tem queixas nem lamentos e, sob o sol que caustica e a chuva que torna o caminho mais hostil, êle não altera a sua marcha nem vacila o passo. Mas há um toque de heroísmo, há qualquer coisa de superior e grande na sua existência feita de serenidade: é que êle é o companheiro de todos os momentos e quando a sêca flagela tudo e tudo mata, quando a sêde o tortura, êle é o mesmo impassível na sua estranha e impressionante capacidade de sofrimento. Os fenômenos do ambiente não o perturbam, e êle continua servindo".

. .

"O velho boi é um símbolo, ao certo. Desde a alvorada do Brasil, trazido pelos primeiros colonizadores, êle dá o seu esfôrço e a sua abnegação aos trabalhos da cana-de-açúcar."

Se os engenhos que Luís dos Santos Vilhena, em suas *Cartas Soteropolitanas*, chamava "de borda d'água" não dependiam muito para os seus labôres do gado bovino, substituindo-o nos transpor-

tes barcos e canoas, os "de mato dentro", ou fôssem os que se iam fundando para o interior, a algumas léguas da costa, não podiam prescindir dos serviços de uma numerosa boiada. Daí a crescente expansão da criação bovina de 1549 em diante: ao fim do século XVI pululavam nos sertões do centro-nordeste os famosos "currais", que denunciavam situações da pecuária e que promoviam, de espaço a espaço, a ocupação e o povoamento de vastas e extensas regiões do Brasil interior.

Bem é de ver que não eram sòmente as necessidades da predominante lavoura canavieira, que determinaram o progredimento da criação do gado vacum: desde tempos coloniais, a produção da carne, do leite e do trabalho foram as três funções econômicas decorrentes dessa indústria, as quais se não excluíam, antes se confundiam e completavam, sobretudo nas pequenas propriedades.

No Brasil, as aptidões do gado bovino são bastantemente conhecidas de quantos labutam em nossos campos: é indubitàvelmente a mais prestimosa e útil das espécies domesticadas, pois que, a par da carne, do leite e de outros produtos, que fornece ao homem (couro, adubo, chifres, ossos, pêlos, o próprio sangue[9]), é quase o único animal de trabalho em nossas explorações agrícolas.

Aqui se ajusta, à maravilha, o que P. Dechambre escreveu em seu clássico *Traité de Zootechnie*, de referência ao trabalho dos bois, ou seja o de que êle é um elemento importante da economia rural contemporânea, não só nos países de cultura industrial avançada, mas também nas regiões acidentadas e nos países de criação onde a produção cavalina é diminuta ou ainda imprópria para os trabalhos pesados.

Se na antigüidade a primeira função econômica do gado bovino era o trabalho dos campos e dos transportes rurais, nos tempos modernos a exploração do leite e da carne constituem os seus objetivos capitais: daí a constante preocupação de técnicos e criadores no sentido de obter raças bovinas especializadas, com esta ou aquela maior aptidão para satisfazer os reclamos da economia de cada zona ou região. Não há, porém, hoje em dia, raças especializadas, tendo em vista o trabalho.

Nas classificações das raças bovinas, não raro os zootecnistas atentam no seu emprêgo como motores animados. Alguns, levando em consideração o destino dos animais, dividem-nos em duas categorias — animais de renda e animais de trabalho; outros, tomando por ponto de partida a sua principal função econômica, falam de raças de trabalho, raças leiteiras e raças de corte ou de açougue, classificação esta que, sem dúvida, estabelece uma nítida distinção das grandes aptidões da espécie no correr dos tempos. Guilherme Hermsdorff, catedrático da Escola Nacional de Veterinária, ensina que, segundo a aptidão dominante, os bovinos são grupados em quatro raças: raças de corte ou raças especializadas para a pro-

(9) Com sobradas razões corre a frase: "Do boi só se perde o berro".

dução da carne; raças leiteiras que são as selecionadas para a produção do leite (e da manteiga); raças de trabalho; raças mistas, ou seja, as que podem ser criadas para dois ou três fins. E acrescenta que o grupo do gado de trabalho, hoje, em grande decadência, é geralmente representado pelas raças rústicas, comuns ou pouco melhoradas[10].

Antes já haviam considerado o assunto das raças de trabalho o Prof. NICOLAU ATHANASSOF[11] e EDUARDO COTRIM que, em seu belo livro *A Fazenda Moderna* (1913), diz que "pretender criar um tipo compatível com o trabalho, que é uma transição na vida do animal, parece antieconômico e, como tal, irrealizável".

Em verdade, não temos notícia de que haja, hoje em dia, em qualquer parte do mundo, criação do gado bovino com o objetivo principal e único do trabalho.

Vem de molde referir que o trabalho dos bois no Brasil não se limita ao puxar o carro ou o arado.

Desde os tempos coloniais os bois foram empregados no movimentar as moendas dos engenhos de açúcar, chamados então *trapiches*, donde as denominações que lhes deram, em tempo vário e regiões diferentes, de "bois de rodas", "bois de engenho", "bois de almanjarra" e até "bois engenheiros", esta no sul de Mato Grosso.

Em alguns Estados, como por exemplo no Pará e Mato Grosso, os bois são usados isoladamente como animais de sela e de carga.

Não há muito tempo o *Boletim da Sociedade Cooperativa da Indústria Pecuária do Pará* (abril de 1941, n.º 31, pág. 7) publicava um interessante estudo sôbre os bois de trabalho, no qual se dizia: "Os criadores paraenses, em geral, domesticam os bovinos do sexo masculino, destinando-os a diversos serviços da fazenda, dividindo-os assim em quatro classes: *a*) os bois de sela ou bois-cavalo; *b*) bois de carro ou bois puxadores; *c*) bois cargueiros; *d*) bois marrequeiros, adestrados especialmente para as caçadas de marrecas".

Qualquer que seja a aplicação que dê o homem às fôrças e utilidades do boi, é de mister cercá-lo de cuidados e atenções. Não nos esqueçamos jamais do que escreveu DAVI LOW a seu respeito: "Instrumento dócil que nos deu a divina Providência para nos auxiliar a sair do estado de barbaria, oferecendo-nos as suas energias e faculdades, instintivamente suportando, com uma paciência e submissão admiráveis, as fadigas e privações que lhe impomos".

Os bois de trabalho, sobretudo os bois carreiros ou carreteiros, merecem os maiores desvelos: seu regime de trabalho, sua alimentação, suas rações, sua higiene, seu trato, em suma, requer tôda a vigilância, tôda a paciência e prudência de proprietários e carreiros.

(10) *Zootecnia Especial — Bovinos*. 2 vols. Rio de Janeiro — 1941. Êste mesmo autor, comentando a classificação supra, escreve que ela "é uma das menos científicas, pois não visa, em absoluto, à origem, ou filiação dos diversos grupos, o que acarreta as mais hipotéticas discussões; ela considera, tão-sòmente, a apreciação dos caracteres e o valor econômico dos animais, sendo, por isto, incontestàvelmente, a classificação mais prática e a mais empregada no mundo criador, pouco dado a pesquisas científicas".

(11) *Manual do Criador de Bovinos* — Segunda Edição. Entre págs. 594 e 617.

Êles constituem em nossas explorações agrícolas indispensáveis colaboradores. E como tais, mais de uma vez, têm merecido providências e prevenções oficiais. Aqui referiremos a última: em vista das restrições que nos trouxe a guerra desencadeada no mundo em 1939 a Coordenação da Mobilização Econômica do Brasil baixou em março de 1943 a seguinte Portaria para todo o país[12]:

"Considerando que a principal lavoura de alguns Estados do Norte do País é a canavieira; considerando que a vida econômica dessas unidades reside principalmente na indústria açucareira, que emprega preferencialmente a tração animal bovina para a maioria de seus diferentes misteres; considerando que há necessidade imperiosa de aumentar a produção bovina, resolve:

I — Determinar que a concessão de poderes aos Governos estaduais, para requisitar gado bovino, destinado ao abate e necessário ao consumo local, outorgado pelo art. II da Portaria n.º 31, de 30 de novembro de 1942, não poderá abranger, em nenhum caso, bois de trabalho e novilhos reservados à tração animal.

Parágrafo único. Fica assegurada ao proprietário de usina e engenho (bangüê), a garantia de preservar para os trabalhos de sua lavoura e indústria tantos bois e novilhos quantos forem necessários àqueles misteres.

II — Proibir a requisição de bovinos destinados à criação (reprodutores machos e fêmeas)."

(12) *Jornal do Commercio.* Ed. de 25 de março de 1943.

CAPÍTULO II

Qualidades e característicos exigidos no boi de carro. Preço da boiada

"O boi é a base mais sólida da prosperidade agrícola".

L. MOLL e EUG. GAYOT.

I

SE, como vimos no capítulo antecedente, não figura, hoje em dia, entre os objetivos industriais da criação do gado bovino o da produção do seu trabalho, se, no sentir dos zootecnistas, nacionais e estrangeiros, não há, atualmente, raças tão-só selecionadas em vista dos serviços que possam prestar os animais no granjeio dos campos ou na tração dos veículos rurais, a escolha dos bois de carro preocupa fazendeiros, lavradores e carreiros, quantos, em suma, vivem a suar as fainas da lavoura.

A prática e a experiência de muitos e muitos anos têm estabelecido umas tantas exigências que, atendidas, dão sempre os melhores resultados. Em verdade, as preferências por êste ou aquêle animal, que apresenta tais e quais sinais, têm muito de velhos hábitos inveterados, quando se não ensombram de superstições e crendices: ainda é assim, em múltiplos dos seus aspectos, a vida dos sertões do Brasil. De regra, porém, não se enganam os olhos dos sertanejos na escolha dos seus companheiros de trabalho.

Os bois de carro no Brasil foram e são comumente tirados dos próprios rebanhos criados nas propriedades rurais ou adquiridos em manadas, que os negociantes de gado, os boiadeiros, andam a transferir de uma para outra zona, atendendo-lhes às necessidades. Nuns e noutros predomina, quase sempre, o gado chamado indígena, ou seja o resultante do cruzamento desordenado do velho gado por-

tuguês, aqui introduzido pelos colonizadores, com outros sangues vindos depois, inclusive o indiano, dando origem à "babel" zootécnica, que aqui se estabeleceu ao longo de quatro séculos. É nesses rebanhos que se escolhem os animais que, pela sua conformação, isto é, pelo arranjo e proporção das diferentes partes do corpo, se afiguram os mais aptos para a tração dos carros.

Não é de hoje êsse cuidado na seleção dos animais para os serviços rurais.

Referem documentos antigos da Grécia que se exigiam, para os trabalhos do arado e certo também do carro, bois grandes, belos, bem nutridos, de idade e fôrça semelhantes e de igual tamanho. (*Odisséia* XVIII – Desafio de Ulisses a Eurímaco – Citado por J. Toutaim – *Economie Antique*. Pág. 15).

Na Roma antiga os bois para os trabalhos do campo eram escolhidos em meio dos rebanhos, preferidos aquêles que apresentavam característicos denunciadores de fôrça e vigor: "fortes tauri", dizia Vergílio[1], e Varrão sentenciava que era necessário que os bois de trabalho fôssem robustos, bem emparelhados, largos de frente e de peito, de membros musculosos. E ainda, segundo se lê nas *Geórgicas*, os animais reconhecidos aptos, eram soltos nas pastagens até cêrca de três anos, sendo que aos dois eram castrados.

Nem se alheiam ao problema das qualidades que devem ter os bovinos como motores os técnicos e zootecnistas nacionais e estrangeiros.

Francisco Soares Franco escrevia em 1805, em Portugal, o seguinte: "Um boi bom para trabalhar deve ter a cabeça curta, e bem feita, as orelhas grandes e felpudas, as pontas fortes, luzentes, e de mediana grandeza; a testa larga, os olhos grandes e negros, o colo carnoso, as espáduas grossas, e largas, a papada pendente até os joelhos, os lados extensos, os ombros largos, e fortes, o ventre espaçoso, e pendente, os vazios proporcionais à grossura do ventre, a anca redonda e grossa, as pernas e coxas grossas, carnosas, e nervosas, o pé firme, a unha curta, e larga; deve ser dócil, obediente à voz, ter o pêlo luzente, macio, e denso, bom tamanho, idade de cinco a dez anos". E acrescentava que pode trabalhar até 12 anos, morrendo ordinàriamente de 14 a 15 anos.

O eminente Professor N. Athanassof, referindo-se ao tipo de gado comum e para trabalho, escreve: "é a maioria do gado indígena, que se caracteriza pela sua rusticidade, falta de precocidade, deficiência de formas, ossatura forte ou deficiente, menos sujeitos aos ataques de vermes e carrapatos.

Guilherme Hermsdorff diz que os bois de trabalho devem pertencer ao grupo bovino do "tipo muscular", segundo a classificação de Duerst, no qual predomina a amplidão do tórax e de suas massas musculosas, e mais, que o "animal de trabalho deve apresentar um esqueleto forte e sólido, uma grande resistência à

(1) Quando Vergílio fala de touros de trabalho deve-se entender – bois de trabalho (Nota de R. Billiard. Op. cit.).

fadiga, uma alta rusticidade, um temperamento vivo, uma pele grossa, um trem anterior possante, etc.".

O Dr. Armando Chieffi, médico-veterinário de São Paulo, em artigo publicado na *Revista da Sociedade Rural Brasileira* (ano XX, n.º 41, setembro 1940), escreveu que os bovinos de trabalho motor devem ter os requisitos de resistência, sobriedade e fôrça, o que se encontra no gado que ainda não sofreu melhoramentos pela seleção.

Têm tratado do assunto zootecnistas estrangeiros contemporâneos. Diffloth, em seu precioso volume *Zootechnie Spéciale* (Paris, 1908), falando dos bois para trabalho, disse: "A solidez dos ossos é uma excelente condição; esta densidade de tecido ósseo se traduz externamente por uma espessura conveniente do crânio, da base dos chifres, da cauda, por um diâmetro suficiente dos membros; o pé deve ser bem conformado e sólido, as cruzes salientes, o espinhaço forte e curto; as articulações devem ser íntegras, poderosas, o joelho forte e cilíndrico".

P. Dechambre[2], mestre de gerações nas Escolas de Alfort e Grignon, depois de dizer que tôda raça pode dar animais de trabalho, ensina que será de bom aviso limitar a escolha àquelas que, por seu temperamento, seu vigor, sua conformação, sua seleção especial e a criação demonstraram uma verdadeira adaptação: e mais que a boa conformação exigia cabeça curta, testa larga, cornos simétricos e grossos na base, pescoço curto e musculoso, peito largo, amplas e largas ancas, membros íntegros, articulações isentas de taras, jarrêtes sãos, cascos regulares e sólidos. Por seu turno J. H. Magne[3], depois de aludir quase aos mesmos característicos, diz que quatro condições lhe são necessárias: órgãos digestivos em bom funcionamento, boa respiração, rins fortes e as principais articulações dos membros bem conformadas.

Como quer que seja, a não ser nas grandes emprêsas, onde as complexidades das labutas excluem até certo ponto as exigências de uma boiada de trabalho mais ou menos selecionada, apurada, e até uniforme em vários de seus aspectos, os nossos fazendeiros procuram escolher nos seus rebanhos os animais que, com tais ou quais sinais, julgam mais próprios para a tração. Aos olhares experimentados de lavradores e carreiros não são desconhecidas as marcas, que denunciam a fôrça, a resistência e as demais qualidades de um boi de tiro; atentando, antes do mais, na conformação dos seus membros, no volume e forma das articulações, no desenvolvimento da cabeça, do pescoço e dos chifres, na predominância das partes anteriores e até nas manifestações do seu temperamento. Disso podemos dar um testemunho pessoal: filho de um senhor de engenho das margens do rio Real, entre Bahia e Sergipe, recordamo-nos da escolha que, entre dezenas de novilhos de seu próprio criatório, fazia meu pai, quando tratava de constituir ou reformar

(2) *Traité de Zootechnie* — Tomo III — "Les Bovins."
(3) *Races bovines* — Troisième Edition — Paris.

as juntas de seus carros. Reunida a garrotada, uns iriam para o carro, outros se destinavam à venda em pé aos compradores de gado para os matadouros. Era a conformação geral do garrote, que prefigurava um futuro boi de carro: lembramo-nos de que eram preferidos os que apresentavam corpo bem feito, sobretudo de boa ossatura, bons músculos, articulações fortes, porque assim, decerto, suportavam melhor o trabalho e não mostravam sinais de emagrecimento precoce. Mandados à doma, isto é, para amansar e habituar-se ao serviço, verificavam-se as outras qualidades indispensáveis, como fôssem a viveza da marcha, a segurança do passo, a disposição para o trabalho, a ausência de manhas, em suma, a sua adaptação ao tiro; caso negativo, voltavam às sôltas de engorda com destino ao matadouro. Recordamo-nos ainda de certas crendices de carreiros e sertanejos que a prática desmentia, como, por exemplo, a de que o boi de cauda fina e não muito comprida era melhor, a de que o de pescoço comprido era sempre mais próprio para a junta do pé do carro, etc., etc.

Inúmeros foram os depoimentos que a respeito recebemos de todos os recantos do Brasil. Registremos alguns. Ouvindo fazendeiros da Paraíba, escreveu-nos o Revmo. Pe. Luís Santiago, de Cuité: "O boi de carro é escolhido adrede: deve ter o corpo bem feito e robusto; cabeça e olhos pequenos e vivos; pescoço curto e grosso; pontas arqueadas para cima; patas delgadas e cascos pequenos e fortes; cauda fina, despontada em forma conical e bem ajustada; pêlo curto, denominado liso ou macio; de côr uniforme e pele preta; também deve ser árdego".

Outro ilustre paraibano, o Dr. Heretiano Zenaide, da Usina Tanques, em Alagoa Grande, informou que a escolha varia conforme a posição do boi no tiro, de vez que para o coice se preferem os bois altos, de pescoço curto e forte, que conservam sempre a cabeça em pé e para o cambão ou arrasto os animais *cangueiros*, isto é, de atitude habitualmente menos emproada, árdegos, ligeiros.

Do fazendeiro Elói Vieira Lannes, de Itaperuna, Rio de Janeiro, são as seguintes palavras: "os bois de carro devem ser sadios, de pêlo liso e assentado, bem enquartados, peito largo, mãos e pescoço resistentes, chifres fortes, cauda fina, ancas largas, preferidas ainda as côres amarela, cinzenta clara ou chitada".

O Sr. Homero Bastos, de Bom Jesus da Lapa, à beira do São Francisco, na Bahia, informou-nos que os fazendeiros da região acreditam que o boi que tem pêlo fino, cauda fina na ponta, esguio, chifres horizontais, prova geralmente bem na tração: é árdego, forte e sem sestros. Ao contrário, o boi de cabelo grosso, cauda grossa de fios emaranhados ou trançados, chifres caídos ou dirigidos para trás, quase sempre não serve para o carro: é manhoso, lerdo e fraco.

Do Sr. Geraldo Ribeiro, do município paulista de Santa Rosa, recebemos os informes de que a escolha dos bois de carro recai sempre nos novilhos mais desenvolvidos, espertos nos movimentos, de pescoço comprido, de boa conformação dos quartos traseiros,

certo indício de fôrça e resistência, tendo ainda influência o pêlo e o couro, pois que não se prestam para a tração dos carros os animais de pêlo grosso e couro agarrado (?).

De Mato Grosso nos informou Elisbério de Sousa Barbosa, antigo carreiro nas terras de Campo Grande, que o boi de carro deve ser de cabeça comprida, quartos cheios, pernas curtas, mais baixo na parte dianteira que na traseira, ventre pequeno e duro, de preferência de uma só côr, principalmente os castanhos, vermelhos e amarelos, sendo os pretos perseguidos pelas môscas e pelos bernes[4].

Conjugando as informações, que recebemos de vários pontos do Rio Grande do Sul, verificamos que os carreteiros preferem os animais de boa conformação, de guampas regulares e reforçadas, de pescoço curto e peito amplo, de lombo comprido e ancas bem feitas, musculosos, de pelagem lisa e assentada, sendo ainda para registrar, que, de regra, preferem os novilhos *tambeiros*, nome que dão aos filhos das vacas leiteiras e mansas.

Nesses padrões se multiplicam os informes de todo o país, patenteando, no mínimo, o interêsse que têm os nossos lavradores pela formação de juntas de tração de bom rendimento. De um modo geral, podemos concluir que, no particular da seleção de uma boiada de trabalho, são concordantes a teoria dos cientistas e a prática e experiência dos sertanejos[5].

Convém lembrar que os característicos que acabamos de apontar não são os únicos para aquêles que têm garbo em seus instrumentos de trabalho: muito lhes importa a aparência agradável do tiro, o que se não consegue sem a identidade dos animais que o constituem — a mesma côr da pelagem, tamanho igual, forma semelhante das aspas e outros tantos nadas, que preocupam proprietários e carreiros e do que já demos notícia no capítulo IV da Terceira Parte dêste volume.

*

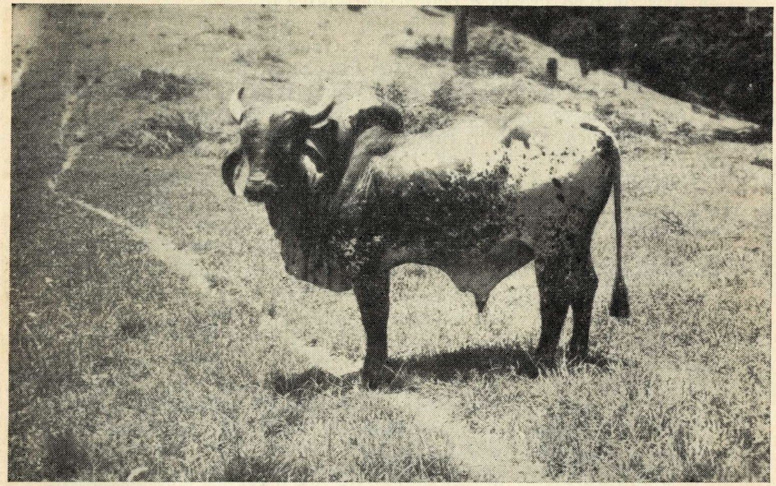
* *

Como acima escrevemos, os bois de carro, no Brasil, são escolhidos em meio dos rebanhos das chamadas raças nacionais, ou

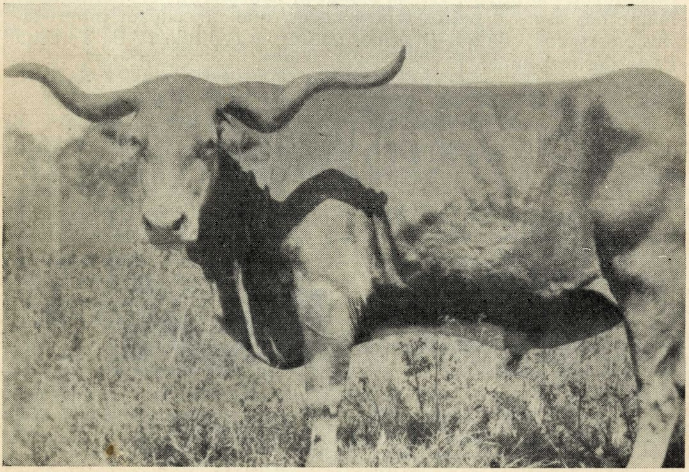
(4) Segundo informação do Dr. Lucílio Medeiros, na região de Corumbá, um dos principais característicos exigidos no boi para carro é a conformação dos chifres. Os bois *bananas* (de chifres moles, voltados para baixo) e os *mochos* (sem chifres) são preliminarmente excluídos.

(5) O Prof. Nicolau Athanassof na 3.ª Edição do seu opulento *Manual do Criador de Bovinos* escreve a respeito: "Caracteriza-se o tipo de bovinos de trabalho pelo seguinte: "A pele é compacta, sólida, o couro forte; o tecido conjuntivo subcutâneo, não sendo muito abundante, deixa a pele pouco sôlta. Os pêlos são grossos, abundantes, bem assentados e curtos, tornando-se mais compridos, quando a raça e as condições de clima a isso favorecem. A cabeça relativamente forte, estreita e descarnada, os chifres grandes, o pescoço de comprimento médio, não muito largo, mas profundo e com barbela bem desenvolvida. O corpo relativamente comprido; caixa torácica espaçosa, profunda e com esterno bem saliente. O dorso e lombo são largos; cauda grossa e comprida; linha de cima quase reta; as partes compridas, oblíquas e bem musculosas. Os membros particularmente fortes, compridos, com articulações sêcas e nítidas, cascos sólidos, aprumos perfeitos, andares livres e desembaraçados. A ossatura e musculatura desenvolvidas, parecendo os bois um tanto ossudos e com formas antes angulosas que roliças." É de tôda utilidade a leitura do capítulo VII do livro de Athanassof, no qual o ilustre mestre trata da "Exploração dos Bovinos para o Trabalho". Entre págs. 618 e 641.

VÁRIOS TIPOS DE BOVINO PARA O TRABALHO

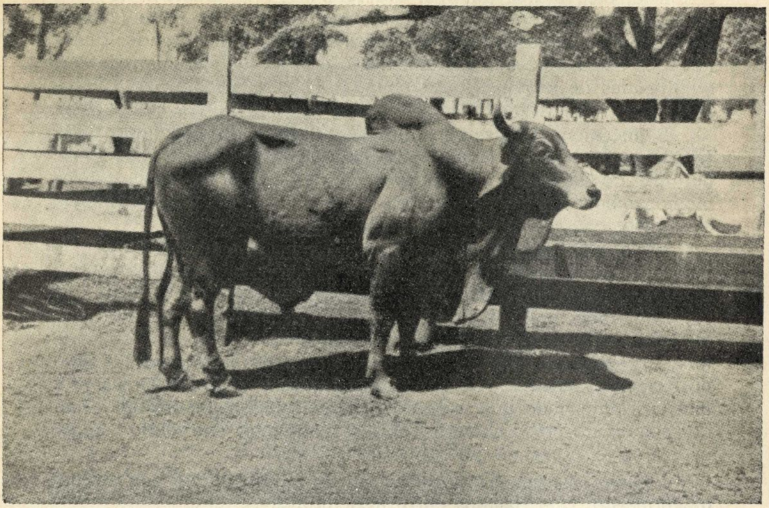


Zebu (Rio de Janeiro).

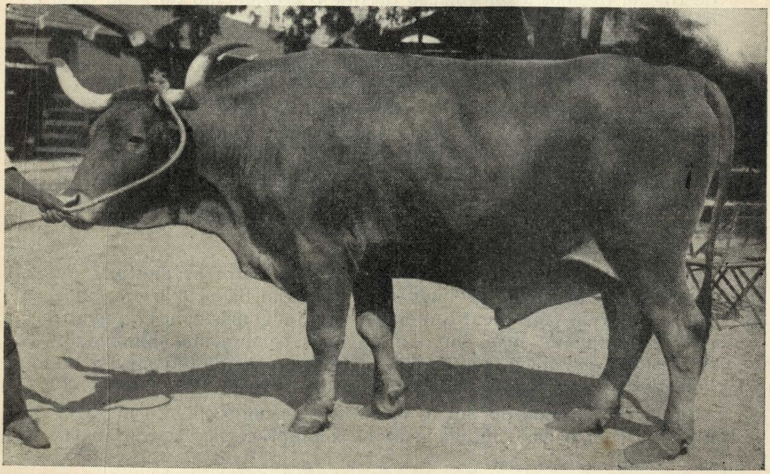


Franqueiro.

VÁRIOS TIPOS DE BOVINOS PARA O TRABALHO



Hindubrasil (Uberaba).



Tipo de boi de tração da raça Caracu (S. Paulo).

seja, os gados caracu, curraleiro, chamado em Mato Grosso, cuiabano ou pantaneiro, crioulo ou bruxo, junqueiro, franqueiro, sertanejo, etc., etc., e também dos rebanhos dos inumeráveis mestiços, cruzas dêstes entre si e com raças oriundas do Egito (*Nilos*) e principalmente da Índia (*Bos indicus*), originando os gados denominados china, malabar e guademar e as variedades mais recentes, qualificadas de zebuínas ou azebuadas (nelore, guzerá, gir, hindu-brasil).

É justamente nesses rebanhos de mestiços que, segundo dizia J. C. Belo Lisboa, em conferência feita em Minas Gerais, aos 28 de outubro de 1941, os agricultores têm a certeza de encontrar os melhores bois de carro e arado, os de maior coragem, resistência e espírito.

Varia, segundo as regiões, a preferência por êste ou aquêle mestiço para o trabalho dos carros. Parece, porém, que, recentemente, se acentua a primazia dos mestiços de sangue indiano. Já, em 1871, dizia o Dr. Luís Peixoto de Lacerda Werneck, que anotou a terceira edição da *memória* sôbre a "Fundação e Costeio de uma Fazenda na Província do Rio de Janeiro", escrita pelo Barão do Pati do Alferes: "A raça da Índia cruzada com a indígena produz excelente gado que, robusto para o trabalho, resiste aos grandes calores do nosso clima, e sóbrios, mantêm-se entretanto sempre nédios ou pelo menos em satisfatório estado".

Vejamos, porém, do norte ao sul do Brasil, o que nos revelou o "Inquérito" que fizemos entre agricultores.

Do Pará, onde se tentou e se pratica, em certas zonas, como seja a ilha do Marajó, a criação e o emprêgo do búfalo como animal de tração, tivemos a informação de que o cruzamento do zebu com o gado crioulo (lá chamado também punga) dá os melhores exemplares para os carros e carroças. As informações de todo o Nordeste são unânimes em acentuar a superioridade dos mestiços azebuados. O Dr. Bento Alvino Dantas de Carvalho, em carta que nos escreveu, diz: Nós aqui (município do Rio Real — Bahia) preferimos os mestiços do nosso gado crioulo com o zebu, não só por serem resistentes, grandes e bonitos, mas também porque são fàcilmente domáveis, demonstrando grande espírito no puxar os carros". E de um lavrador pernambucano são as seguintes palavras: "Quem salvou a lavoura de cana de Pernambuco foi cana-manteiga e boi zebu".

No Rio de Janeiro as respostas variam entre os mestiços de zebu e o gado caracu, segundo as zonas. Em São Paulo era, anos atrás, preferido para o carro o caracu e em algumas zonas do Noroeste o franqueiro; hoje em dia são mais comumente empregados os mestiços de caracu com o zebu e até as cruzas dêste com o gado holandês e outras raças nobres da Europa.

No Rio Grande do Sul os carreteiros reconhecem nos mestiços de zebu com o gado indígena os mais próprios para a tração das

carrêtas, pela sua rusticidade e pela sua resistência, empregando-os com muito mais freqüência do que os animais puramente crioulos.

Para o centro do país não mudam muito as preferências. Em Minas Gerais, segundo as regiões do grande Estado, empregam o caracu, o china, o curraleiro, o malabar e os mestiços de zebu com o caracu[6]. Em Goiás é principalmente o gado curraleiro[7] que fornece o maior número dos bois de carro, "notáveis por sua índole ativa e seu brio natural", seguindo-se-lhe o mestiço de zebu. Em Mato Grosso as boiadas de carro são mais comumente tiradas do gado pantaneiro ou cuiabano, do gado crioulo, a que chamam *tucura*, e também dos rebanhos em que há mestiçagem indiana[8].

De um modo geral, pode-se dizer que tôdas as chamadas raças nacionais, a não ser a môcha (sem chifres) se prestam aos serviços do carro. Parece, entretanto, que a tôdas sobreleva a caracu, a cujo respeito escreveu o Prof. N. ATHANASSOF, em *Relatório* apresentado ao Secretário da Agricultura de São Paulo (1910):

"O boi caracu, graças à sua conformação, tamanho, constituição vigorosa e temperamento, é um dos melhores qualificados para o trabalho. Com efeito, da descrição anterior distingue-se por uma ossatura forte, músculos bem desenvolvidos e densos, e uma fôrça extraordinária; a pele grossa resistente, porém pouco macia; as articulações fortes, largas, temperamento vivo; caráter dócil, manso, saúde excelente; resistentes, sofredores, — qualidades tôdas vantajosas para um boi de trabalho. Geralmente os bovídeos desta raça têm membros muito fortes, vigorosos, andares relativamente rápidos e muito melhores do que os das raças bovinas da Europa Ocidental. São, pois, próprios para puxar carros bem pesados.

A sobriedade dos caracus está bem acentuada, porque ordinàriamente, com a pouca alimentação que recebem, trabalham fortemente desde manhã cedo até à noite. O boi caracu para o trabalho é superior e não tem competidor. Entre as raças européias não há muitas que possam rivalizar com esta, senão a das estepes da Hungria, a do Este da Europa, Salers e algumas outras da França e Portugal. Graças à fôrça dos seus pés, à sua musculatura, graças, enfim, à sua conformação geral e, sobretudo, à sua vivacidade e energia, os bois de raça caracu prestam serviços imensos como animais de trabalho. Seria bom empregá-los mais para a execução dos trabalhos agrícolas, e não como o fazem de costume, substituí-los pelos burros.

(6) O fazendeiro Henrique Ribeiro da Silva Castro, do Oeste de Minas, nos escreveu dizendo que as raças preferidas são a china, a caracu meio sangue, a holandesa, suíça, sendo que os piores para a tração são os zebus, mesmo mestiços.

(7) São famosos no Estado, pela resistência, fortaleza e mansidão os bois curraleiros do sertão de Amaro Leite (Informação do Dr. Flávio Félix de Sousa, do município de Morrinhos).

(8) O Dr. Gastão de Oliveira, fazendeiro em Nhecolândia, zona de Corumbá, Mato Grosso, falando-nos a respeito do melhor gado para a tração, disse de referência aos mestiços de zebu: "Se possuem algumas qualidades, têm também os seus defeitos: geralmente amuam, perdem a coragem diante de obstáculos. Quando se deitam, não há castigo que os corrija. São ótimos para as carreações ao sol quente: mas são covardes em atoleiros, areões e cargas pesadas. Nessas eventualidades o boi crioulo, hoje, pejorativamente chamado "tucura", é insuperável e faz prodígios".

A raça bovina caracu é considerada com justiça pelos práticos como uma das melhores para o trabalho e constitui com justa razão uma das grandes riquezas, porque quase a maior parte dos trabalhos agrícolas dos terrenos do Estado e os transportes se fazem com êsses motores vivos, tão bem adaptados às condições agrícolas e climatéricas. Seria êrro deixar desaparecer êste gado e ir buscar nos outros países raças para o trabalho, tendo-se aqui uma das melhores, apropriada e aclimada no país. Os bois podem servir desde 4 anos em diante até 12 e 15 anos; melhor é, em todo caso, reformar mais cedo".

Em 1938, dizia o Dr. Paulo de Lima Correia, de São Paulo, na segunda Conferência Nacional de Pecuária, que o caracu era o melhor motor animal para a tração de veículos e máquinas agrícolas.

II

PREÇO DA BOIADA

Consoante os dados que nos enviaram os nossos informantes de todos os Estados do Brasil, podemos organizar o seguinte quadro, mais ou menos atual, do preço de um boi de carro, daí deduzindo-se o da boiada carreira, muito variável no número das parelhas, que se atrelam ao veículo.

ESTADOS	PREÇO DOS BOIS
Amazonas	Cr$ 500,00 a 800,00
Pará	Cr$ 500,00 a 800,00
Maranhão	Cr$ 150,00 a 500,00
Piauí	Cr$ 300,00 a 500,00
Ceará	Cr$ 200,00 a 600,00
Rio Grande do Norte	Cr$ 500,00 a 1.000,00
Paraíba	Cr$ 500,00 a 1.000,00
Pernambuco	Cr$ 500,00 a 1.200,00
Alagoas	Cr$ 500,00 a 1.000,00
Sergipe	Cr$ 500,00 a 1.000,00
Bahia	Cr$ 300,00 a 1.000,00
Espírito Santo	Cr$ 400,00 a 800,00
Rio de Janeiro	Cr$ 500,00 a 1.000,00
São Paulo	Cr$ 600,00 a 1.200,00
Paraná	Cr$ 450,00 a 800,00
Santa Catarina	Cr$ 500,00 a 1.000,00
Rio Grande do Sul	Cr$ 500,00 a 1.000,00
Minas Gerais	Cr$ 300,00 a 1.000,00
Goiás	Cr$ 300,00 a 1.000,00
Mato Grosso	Cr$ 400,00 a 800,00

Os preços, dentro de cada Estado, variam, às vêzes, de zona a zona, subordinados antes do mais à sua riqueza econômica e às necessidades do trabalho. Também é óbvio que o seu custo depende da qualidade dos animais, de sua raça, de seus característicos, de suas habilidades, até de sua estimação. Bois de coice ou de guia, bem adestrados e de larga fama na região, "bois feitos" como dizem no Nordeste, atingem às vêzes cifras avultadas.

CAPÍTULO III

Doma ou amansamento dos bois de carro: processos em uso nas várias regiões do Brasil

Carlos Teschauer, em seu *Novo Dicionário Nacional* (1928), registra o têrmo *doma* como gauchismo, que designa o processo de domar um animal bravio ou chucro. Ouvimo-lo, porém, com o mesmo sentido, em nossa terra de nascença e, provàvelmente, o seu emprêgo se generaliza a todo o Brasil. Doma é o mesmo que amansadura, amansamento, amansia, também domesticação. Domar, amansar um boi de carro é habituá-lo à canga e à tração, ensinando-lhe as diferentes manobras que a condução do carro exige, refreando-lhe os ímpetos, tirando-lhe as manhas e as birras, pacificando-lhe a índole[1]. Certo o boi de carro não nasce feito: para afeiçoá-lo aos trabalhos que executa é de mister domesticá-lo, o que exige algum tempo e, sobretudo, paciência, habilidade e destreza do carreiro ou carreteiro.

Não se pode compreender carro puxado por bois bravos ou chucros: dadas as exigências da labuta, as estradas, por onde transita, os passos que tem de atravessar, as manobras indispensáveis, é necessário uma boiada mansa e destra. Do contrário, multiplicar-se-iam os acidentes, correndo perigo a segurança das cargas e a própria vida dos seus condutores. Daí os cuidados que presidem ao amansamento dos bois de tiro. Isto desde os tempos antigos. Pelos depoimentos de Vergílio Maro, celebrado cantor das *Geórgicas*, de Terêncio Varrão, dito em seu tempo "o mais sábio dos romanos", de Rutílio Paládio, agrônomo do IV século a. C., de L. Columelo, sábio agricultor do I século D. C. e de tantos outros, sabemos os processos empregados pelos lavradores romanos na domesticação dos bois de trabalho. A doma começava, de regra, aos três anos: antes os novilhos (*juvencus*), destinados aos serviços da

(1) Disse um escritor com tôda a propriedade: "domar um animal não é submeter um bruto à brutalidade do homem, senão impor a uma inteligência inferior a superioridade da inteligência humana".

lavoura, quando separados dos rebanhos eram soltos em pastagens para completar o crescimento. Atingido o terceiro ano, inicia-se o amansamento, o que, segundo a tradição, se devia começar no décimo sétimo dia da lua:

> "Septima post decimam felix et ponere vitem.
>
> Et prensos domitare boves",

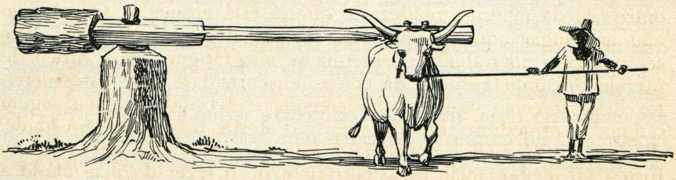
ou seja — "o décimo sétimo dia é favorável já para plantar a vinha, já para prender e domar os bois". VERGÍLIO, nos versos 163-176 das *Geórgicas*, conta-nos a doma dos bois, o que transcrevemos em tradução livre: "os novilhos para os trabalhos rústicos devem ser ensinados quando jovens: só nessa idade, em que os caracteres são brandos, êles têm a necessária docilidade. Antes de tudo devem ser amarrados pelo pescoço com cordas frouxas feitas de vime fino; depois, quando os cogotes, há pouco livres, se habituarem à servidão, ajoujam-se a semelhantes com as suas próprias coleiras, obrigando-os, em seguida, a marchar com passo igual; isto feito grande número de vêzes, devem ser atrelados a um leve trem de rodas, que mal roce o chão; depois podem ser ligados a um carro cujo eixo da faia se dobre e ranja sob uma carga pesada". E continua o vate-agricultor: "Durante êsse tempo, para essa juventude indomada, não bastam para alimentá-la punhados de feno, magras ramadas de salgueiro ou a masseta dos pântanos: é preciso dar-lhes, também, cereais verdes e substanciosos". E recomenda aos domadores que usem de tôda a brandura e de tôda a paciência no ensinar os novilhos, afagando-os, ainda, com boas rações. Não são outros os conselhos de VARRÃO, PALÁDIO e COLUMELO que, ademais, referem em seus livros *De Re Rustica,* um excelente meio de ensino de animais de tiro, qual fôsse o de atrelar o novato com um manso, ou, ainda, usando um jugo especial que o colocava entre dois já ensinados: tal qual como hoje se pratica em alguns países. FRANCISCO SOARES FRANCO, no seu citado *Dicionário de Agricultura,* escreve a respeito: "na idade de três anos, três e meio, costuma-se o bezerro insensìvelmente ao jugo, igualmente por doçura, e paciência, dando-lhe de tempo a tempo cevada fervida, favas machucadas, e outros alimentos de que gostam muito, emparelhando-o com outro boi da mesma grandeza, e que já está ensinado. O aguilhão não tem lugar aqui, porque faria o animal intratável; antes deve ser poupado no trabalho, para que se não fatigue. Se é difícil de prender ou impetuoso, se dá coices, ou cornadas, todos êstes defeitos desaparecem, atando-o sòlidamente, e deixando-o jejuar algum tempo; se é medroso, qualquer coisa o aterra; o trabalho e a idade, diminuindo o mêdo, remedeiam êste inconveniente. Se é como furioso, o melhor meio de o corrigir e de o fazer dócil, é atá-lo a uma carrêta bem carregada no meio de outros dois bois, que sejam vagarosos, e picá-los freqüentemente com o aguilhão".

Os processos de doma, no Brasil, apresentam variantes, segundo as regiões.

Em livros publicados sôbre a nossa vida rural encontramos algumas referências.

No *Guia Prático do Pequeno Lavrador*, à pág. 57, escreve o Dr. NILO CAIRO: "Ensina-se o boi à canga, desde os bezerros de 18 meses a 2 anos, sendo porém que os bois só produzem o máximo de sua fôrça aos 3 ou 4 anos. Assim, metem-se os animais na canga; ao princípio êles procuram repeli-la, mas, repetido o ensino diàriamente, em breve se acostumam a ela. Depois faz-se que arrastem a canga pelo terreiro (curral), em seguida adicionam-se-lhe pesos e, por fim, a carrêta vazia, até que ao cabo de 10 ou 15 dias, os animais se habituam ao trabalho. A canga ou o jugo deve ser ajustado, de modo que não balance, sem, entretanto, determinar escoriações ou feridas na nuca do animal, por uma ajustagem ou apertos excessivos. Os animais novos não devem ser submetidos a grande trabalho, que lhes prejudique o desenvolvimento".

O Dr. PEDRO LUÍS OSÓRIO, em seu livro *Rumo ao Campo* (Pôrto Alegre — 1940), à pág. 232, traz ao assunto o depoimento gaúcho: "Para as viagens longas, em carrêtas, com mercadorias pesadas, por estradas, que de estradas ainda só conservam o nome, o boi manso é ainda o motor sem rival, porque êle, de passo lento, pesado, porém firme e seguro, procura vencer qualquer obstáculo com sua paciente fôrça. Aos bois mansos não se lhes dá trabalho até cansar: precisam repousar, e, mais do que tudo, ruminar. Para bois mansos de carrêtas, lavradores e sinueleiros (sinuelos) serão melhores os novilhos inferiores das invernadas, com preferência das pelagens branca, rosilho claro e negro, porém bem musculosos, com boa ossatura, resistentes chifres e temperamento tranqüilo"... "Amansa-se um novilho para trabalho: atando-o com uma conjunta (tira de couro cru) com insistência pelos chifres a um palanque ou aos paus de um curral, depois de despontar ou cortar os chifres, algumas horas antes do meio dia; sôlto, acolherado com um boi manso, para se habituar à marcha tranqüila; depois de costeado, irá puxar na companhia de mansos; à medida que se amansa, crescerá o trabalho dêles; com palavras e um guia, é manejado fàcilmente. Serão ensinados a entrar ou sair do



Jugo giratório para domar os bois. Gravura de JEAN BAPTISTE DEBRET (*Voyage pittoresque et historique au Brésil* — 1834).

curral, e apartarem-se de um rodeio, sempre juntos, para serem seguidos pelas tropas e a se manterem em lugar indicado. Só bem mansos serão postos na junta de frente das carrêtas e no meio das juntas de 6 bois, sempre do mesmo lado. Muitos consideram que a melhor maneira de amansar um novilho chucro para boi manso, é empregar o jugo para três animais, pondo o rebelde entre dois mansos; ao cabo de vários dias o animal mais arisco cede, para ficar pronto para a tração de carrêtas. O carreteiro deve ser paciente para tratar o vacum de tração".

Neste particular podemos dar o nosso testemunho, atestado por informações de parentes e amigos de nosso rincão de nascimento, à margem do rio Real. Nessa zona o amansamento começa quando o animal ainda é novo, isto é, garrote ou novilho, de ano e meio a dois[2]. Destinado ao carro, junge-se na mesma canga o novilho e um boi adestrado, completando-se a ligação por meio de uma correia de couro cru, denominada *cabresto, ajoujo* ou *ponteira*, passada pelos chifres dos dois animais, o que obriga o novato a manter a cabeça na direção da fieira. Sendo esta composta, em geral, de três juntas — dianteira, meio e coice — coloca-se o novilho na do meio, posição mais adequada para desbravá-lo, *passá-lo* no dizer dos carreiros. Exige-se então do carreiro a maior habilidade, a maior paciência para vencer com cordura e feição as manhas e baldas do novato, que ora esbraveja, ora amua, ora se deita, ora salta e investe. Se amua ou emperra obstinadamente, em vez de lhe dar pancadas ou picá-lo com a vara de ferrão, tira-se do carro, soltando-se no pasto encangado com o manso, até que se habitue à parelha, voltando-se a pô-lo no carro ao fim de dois ou três dias. Depois de algumas semanas de adestramento, o animal se adapta ao serviço, aprende a marcha, atende pelo nome que se lhe pôs e já revela as qualidades para a tração. Se puxa com brio e é dócil à voz do carreiro pode-se colocá-lo na guia ou dianteira ou então no coice. Esta é a posição mais difícil, mais arriscada, por dizê-lo, mais complexa de um boi de carro. Aqui êle tem que aprender a travar o carro no plano ou nos declives, fazê-lo recuar, desviá-lo de precipícios, manobras que exigem fôrça equilibrada, segurança de movimentos e prontidão no atender ao comando. Vale referir que, pelo menos no Nordeste, o boi de cabeçalho tem que ser artista: dêle se exige não só a execução dessas manobras, mas também que as faça com certos ademanes da arte rudimentar dos sertanejos. Assim é que travando o carro deve fazê-lo de cabeça levantada, de "brocha descoberta", no dizer dos carreiros, quadris quase assentados no chão, quando o esfôrço se reduplica na descida das ladeiras ou no empurrar do carro para trás. É de ver-se o garbo dos carreiros, quando a sua junta do coice executa a primor tais

(2) Segundo carta do Dr. Bento Alvino Dantas de Carvalho a idade boa para amansar os garrotes é de dois e meio a três anos, sendo que os de raça crioula só estão bons aos quatro anos, pelo seu desenvolvimento tardio.

serviços, porque afinal tudo isso representa o resultado de um longo e paciente treinamento.

Alberto Deodato, filho de Maruim, Sergipe, num dos contos do seu primoroso livro *Canaviais*, escreveu um período que retrata o que acabamos de relatar: "Salvador (o carreiro) queria bater o pé na mesa (do carro) no largo da Matriz, repleto de gente e de carreiros da redondeza, para que vissem o seu garrote assentar as traseiras no chão e suspender com galhardia o cabeçalho, com os focinhos espumejando no ar. Seria, então, mais uma afirmação de sua fama de carreiro, que, há perto de quinze anos, enchia tôda aquela redondeza de engenhos e sôltas, fazendo o orgulho do engenho do Pati e deslumbrando de admiração os olhos apaixonados de Margarida, a mais linda cabrocha nascida em terras floridas do Cotingüiba..."

Confirmando o que acima dissemos, o Dr. Bento Alvino Dantas de Carvalho, fazendeiro na mesma zona, nos enviou a seguinte descrição de como se amansam os bois na sua propriedade: "Para amansar os bois, usamos aqui *pegar* (sinônimo de encangar) cinco bois mansos e um garrote bravo, que se coloca na junta do meio; com dois dias pega-se outro garrote com os cinco mansos, de sorte que, passando o garrote duas vêzes no carro, pegam-se os dois garrotes juntos ainda no meio. Depois de bem mansos, experimentam-se os dois no coice ou na dianteira, encangando-se com um boi já mestre. Já então se pode pegar dois novos garrotes no meio, aproveitando-lhes em seguida as habilidades no coice ou na guia, como se fêz com os dois primeiros. E, assim, no fim de oito a dez dias já estão prontas as três juntas para puxar o carro, com quatro garrotes e dois bois mansos, um no coice e outro na dianteira. À medida do tempo dispensam-se os mansos e temos, destarte, uma junta de bois todos novos, recentemente ensinados. Para pegar o garrote da primeira vez, depois de encangados os cinco mansos, laça-se o novato, passa-se a corda por baixo da canga em volta do tamoeiro, puxando-o em seguida até que encoste a cabeça na canga e se lhe ponha a mesma no pescoço, abrochando-a. Se o garrote é malcriado e de muita fôrça, passa-se uma cincha pela sua barriga, o que faz com que êle esmoreça e, subjugado, entregue o pescoço à canga. Para ensinar o boi de coice, pega-se o garrote manso de meio com um boi de coice destro e o carreiro vai ajeitando, levantando com o ferrão a cabeça do animal, batendo com o pé no tamborete do carro nas descidas, agradando-o, alisando-o, tangendo cuidadosamente e vagarosamente o boi mestre para que êste vá entregando o carro ao novato até que êste comece a travar o carro. Depende o bom ensino do carreiro, que jamais deve maltratar o animal com pancadas".

Nem é muito diferente o amansamento dos bois para carro em Pernambuco, segundo o Dr. Samuel Hardman: "O garrote (entre

2 1/2 e 3 anos) a ser amansado começa sendo *encangado* com um boi manso e *passado no cambão do meio.* Isso para *esbravejar.* É o primeiro *repasse* que, às vêzes, dura, apenas, algumas horas. Nunca essa prova é feita na junta da frente e raramente na do coice. Dias depois, outro *repasse.* O pescoço do garrote vai ficando calejado, insensibilizando-se ao contato duro da canga. Com freqüência, o atrito da canga produz certa inflamação no *toitiço* do garrote, que o obriga a deitar-se, na ocasião de arrastar o veículo. Infelizmente, carreiros e lavradores, em geral, não justificam essa prova de defesa passiva, atribuindo o fato a manha, submetendo o animal aos maiores suplícios, aliás, quase sempre sem resultado".

Tal sistema de adestrar os bois carreiros é praticado em quase todo o país, do Pará ao Rio Grande do Sul. Neste Estado, segundo informes do Cel. Luís Carlos de Morais e de várias Prefeituras, é o processo mais comum tratando-se, sobretudo, de novilhos *tambeiros.* O Prefeito de Lagoa Vermelha acrescenta que se o novilho é muito arisco e *altaneiro,* usam *acabramá-lo,* isto é, prender a canga às aspas, ao jeito de jugo cornal, para que não tenha liberdade completa de movimentos, evitando assim acidentes.

No jungir o boi novato à boiada, junto com um manso, ou se leva pela corda até o canto do curral, onde já está quase pronta a fieira e aí se lhe põe a canga, ou então, no caso de maior rebeldia, prende-se o novilho ao mourão do centro do curral e até êle se conduz a fieira, ajeitando-a de forma que se lhe possa colocar a canga.

* * *

Hábitos antigos e tradicionais, práticas locais, maneiras diferentes da lida com os bois, principalmente se se trata da doma de animais já refeitos, ariscos e bravios, ou da formação de todo um tiro, sem que haja bois mansos, determinam o emprêgo de outros processos de domesticação e adestramento.

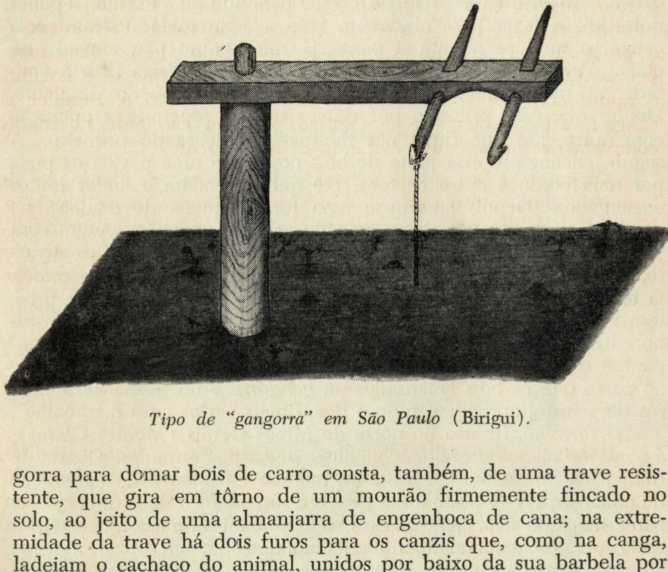
Entre êles podemos citar os da *gangorra, tipiti, tornilho* ou *jugo-jerê;* o do *mourão* ou *palanque;* o da *colhera* ou *trela;* o do *jugo* ou *canga;* o do *cambão;* o do *arrasto;* o do *sogueamento;* ou a combinação dêstes, como seja o do *mourão com a trela,* o da *trela com o arrasto,* etc., etc.

São processos que, de comum, precedem a colocação dos novatos em meio da boiada que se atrela ao carro, em cujo serviço afinal se completa a aprendizagem e se forma um boi de carro, ufania do carreiro e lucro do fazendeiro.

a) *Gangorra, tornilho, jugo-jerê*

Êstes nomes designam, segundo as regiões, quase os mesmos rústicos aparelhos[3], apenas diferentes em pequenos detalhes. Vejamo-los.

Gangorra é um brasileirismo, que tem várias acepções: entre estas, a de uma máquina usada em alguns Estados do Brasil para amansar bois rebeldes, derivado o nome do aparelho destinado ao divertimento de rapazes, também denominado *burrica, jangalamarte, joão-galamarte, zangalamarte,* e que consiste em uma trave apoiada num espigão sôbre o qual gira horizontalmente. A gan-



Tipo de "gangorra" em São Paulo (Birigui).

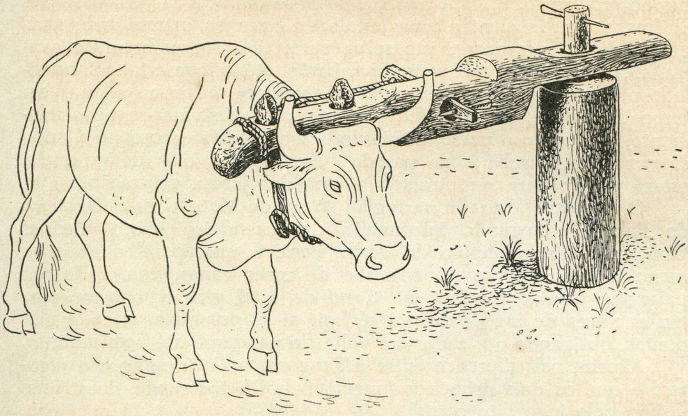
gorra para domar bois de carro consta, também, de uma trave resistente, que gira em tôrno de um mourão firmemente fincado no solo, ao jeito de uma almanjarra de engenhoca de cana; na extremidade da trave há dois furos para os canzis que, como na canga, ladeiam o cachaço do animal, unidos por baixo da sua barbela por uma brocha de couro cru torcido ou trançado. Atrelado nessa trave o boi que se quer amansar, deixa-se a princípio ficar à vontade e depois se tange, gritando-lhe o nome que já então se pôs, obrigando-o a gira-girar em volta do mourão e a obedecer às vozes dos tocadores. Isso serve para quebrar[4] o animal, refrear-lhe os

(3) JEAN BAPTISTE DEBRET, à pág. 203 do Tomo 1.º da sua *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil* (tradução brasileira de SÉRGIO MILLIET), fala da canga giratória de que se servem os paulistas para domesticar os bois de carro, ilustrando o texto com uma primorosa gravura.

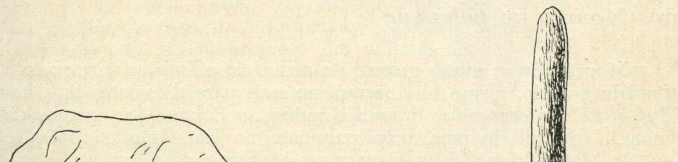
(4) Quebrado, no sentido de sem braveza, é registrado por Fr. DOMINGOS VIEIRA e outros dicionaristas.

ímpetos, esmorecer-lhe as resistências. A gangorra é usada em zonas do Pará, Piauí, Paraíba, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Goiás. No interior de Pernambuco (Pau-d'Alho) e em municípios de São Paulo chamam — *manjarra* e em Oliveira, Minas Gerais, — *tipiti*. Evilásio Caparica, advogado em Birigüi (São Paulo), descreveu-nos a doma na sua zona do seguinte modo: "Quando já existem bois mansos, o carreiro põe os bois chucros junto aos mansos e nas juntas do meio, isto é, entre as juntas da guia e do coice. Quando, entretanto, não há bois mansos, o caso é sério e complicado. Fabrica-se um aparelho denominado *gangorra* e que consiste de um pau forte, cravado na terra, tendo na sua extremidade, e à altura aproximada de 5 palmos, uma haste torneada de cêrca de 40 centímetros. Faz-se em seguida uma meia canga, isto é, uma espécie de canga para um só boi, com apenas dois canzis, fazendo-se ainda um furo na extremidade dessa meia canga, o qual se adapta à ponta já referida no pau cravado no chão. Atrela-se o boi chucro nessa máquina e se deixa ficar à vontade, até acostumar-se a dar voltas e perder o mêdo de gente. Depois que êsse primeiro boi estiver manso, repete-se a operação com outro, até que fique nas mesmas condições do primeiro. A seguir, encanga-se essa junta de bois novatos e uma pessoa os puxa por uma corda e outra os toca, até que aprendam a andar juntos encangados. Depois amarra-se uma tora pequena de madeira na canga, ficando o resto da mesma de arrasto, no chão. Assim essa junta, antes de ser posta no carro, deve carregar madeira de arrasto, suportada pelo pescoço. É êste o processo que conhecemos e já temos visto por muitas vêzes e êsses bois assim amansados prestam melhores serviços do que aquêles que, desde logo, são postos no carro. Êstes, com exceção da junta da guia, não sabem acompanhar o carreiro, que costuma chamá-los com uma vara no ombro, ao passo que os bois amansados na *gangorra* e no puxar de madeiras de arrasto, aprendem tudo e ficam mais certos para o trabalho".

O *tornilho*, de uso no norte de Minas Gerais (Montes Claros), é o mesmo rústico aparelho, com algumas particularidades. Consta de duas partes principais: o poste ou mourão e o *manjarrão* (alteração de almanjarra). O poste é um grosso e forte tronco de árvore, que se não arranca do solo, com uns dois metros de altura e em cuja extremidade superior se faz uma ponta afilada a que chamam *espiga*: nesta se abre um furo para passar uma cavilha de madeira chamada *chave* e que serve para impedir que o *manjarrão* saia da *espiga*. O manjarrão é uma peça de madeira forte, levemente curva, que apresenta quatro furos: um aberto numa das extremidades para se adaptar à *espiga*, permitindo-lhe girar em tôrno dela; outro mais ou menos ao centro para introduzir-se transversalmente uma pequena peça de madeira, denominada *mão francesa*, prêsa esta ao *manjarrão* por uma cavilha, também chamada *chave;* nos dois furos da outra extremidade passam os *canzis* que, com a brocha, abraçam o pescoço do boi que se quer amansar. Preparado o *tornilho*, prende-se o novi-



Um boi atrelado ao jugo-jerê (Mato Grosso — Ponta Porã).



Boi atrelado ao tornilho (Minas Gerais — Montes Claros).

lho ao *manjarrão*, e, para refôrço, passa-se uma corda pela base dos chifres, a qual se liga a uma argola de ferro da extremidade mais grossa da *mão francesa;* isto serve para, caso se quebrem os canzis, ficar o novilho prêso ao *manjarrão* até o consêrto. Encanzilado o animal, pessoas destras nesses serviços tocam-no a girar em tôrno do tronco, gritando-lhe o nome, até acostumar-se ao atrelamento, acertando o passo, diminuindo a violência e compreendendo as vozes de marcha e de parada. Com alguns dias de exercício, estará pronto para ser atrelado a uma das juntas de tração.[5]

O *jugo-jerê*[6] é usado na região ao sul de Mato Grosso, fronteira do Paraguai: segundo informação do fazendeiro Mário Mendes Gonçalves, do município de Ponta Porã, é um aparelho mais ou menos semelhante ao do engenho de moer canas; consta de um palanque fixo ao terreno, em tôrno do qual gira uma trave, que faz as vêzes de jugo para um só boi; aí se prende o animal pelas pontas, obrigando-o a rodar em volta do palanque até acostumar-se.

A principal diferença entre a *gangorra* ou o *tornilho* e o *jugo-jerê* é que os dois primeiros jungem o boi à trave pela canga e o último pelo jugo dito cornal.

b) *Mourão* ou *palanque*

Mourão é um esteio grosso, de ordinário cilíndrico, firmemente fincado no solo, a que se amarram animais para diferentes fins, um dos quais é a doma dos bravios e indóceis. *Palanque* é o nome de mourão, no sul do país, principalmente no Rio Grande do Sul e sul de Mato Grosso. Luís Carlos de Morais define, em seu *Vocabulário,* — "esteio que se crava no solo do curral ou do pátio das estâncias, onde se atam os animais para doma, para cura de bicheiras, etc." No geral, há nas estâncias um palanque de mais ou menos três metros de altura, com uma mossa circular praticada em lugar conveniente onde passa o laço que prende o animal. Em algumas regiões do país, como, por exemplo, no Rio Grande do Sul, em Mato Grosso, nos sertões do Nordeste, em zonas do Paraná, etc., costumam, antes de pôr o novilho no carro, quebrar-lhe os ímpetos, amarrando-o nesse esteio por meio de uma corda resistente, obrigando-o a dar voltas em tôrno. No Rio Grande do Sul chama-se *palanqueio* o ato de *palanquear;* palanquear é atar o animal no palanque para lhe diminuir os ímpetos e *palanqueador* é o indivíduo que o tange em volta do palanque.

Referindo-se ao amansamento do gado para carro, comunicou-nos o Sr. Antônio Vilaça, de Guarapuava (Paraná): "pegam-se os bois escolhidos, metendo-se no palanque, que é um forte tronco

(5) Informação de Cândido Simões Canela (Montes Claros).

(6) A expressão *jugo-jerê* significa — jugo que gira, que roda (*Breve Dicionário Guarani-Castellano e Castellano-Guarani* de Antonio Ortiz Mayans — Buenos Aires — 1941).

de madeira fincado no chão em meio de um curral circular; amarram-se os bois bravos no poste, onde passam a noite; no dia seguinte encanga-se com um manso dentro do curral, fazendo-se andar em tôrno horas seguidas; no outro dia leva-se ao carro. No momento em que se leva o boi ao palanque, furam-se-lhe os chifres para passar a chifradeira".

Domingos Xavier Sobrinho, presidente da Cooperativa Agropecuária de Tacaratu (Pernambuco), informou que, no seu sertão, a doma se inicia prendendo-se o novilho a uma árvore até que obedeça à corda, depois do que se encanga com os mansos. Da Paraíba fala-nos Ademar Vidal, nos seguintes têrmos: "Antes de amansá-los, pegam-se os bois *brabos* com o laço de corda, deixando-se presos ao mourão ou à zorra juntamente com algum boi manso. Aí ficam os dois até que são encangados e levados para o carro. É um serviço penoso que se reproduz diàriamente. Se o boi não se mostra muito refratário ao trabalho, dentro de um mês já se pode observar grande diferença, considerando-se a caminho de êxito, passando à categoria de amansado. Para chegar a êste ponto, não raro, a violência é empregada na mais alta escala: o boi apanha de chicote ou macaca, havendo ainda o emprêgo da vara de ferrão, que sempre o maltrata bastante".

O Dr. José Sabóia de Albuquerque, de Sobral, no Ceará, enviou-nos a seguinte informação: "Escolhidos os bois pelo porte e identidade de conformação dos chifres, são laçados e amarrados em mourões, em lugares onde se possam mover sem embaraços. Aí passam de dois a três dias, sendo retirados para beber, ocasião em que são "quebrados", o que significa — habituados a obedecer à corda, passada pelos chifres. Quando ficam *cabresteiros*, o que se diz quando se deixam puxar pela corda, são furados os chifres, próximo à extremidade das pontas, com um ferro em brasa, da grossura de um centímetro. Em seguida peia-se o novilho com uma peia de pé e mão, cuja corrente tem cêrca de um metro e cujas manoplas são prêsas aos pés de um e de outro boi, lado a lado, respectivamente. Em seguida, passa-se pelos furos dos chifres de um para outro boi uma correia forte, de modo que os chifres fiquem aproximados e o animal esteja impossibilitado de andar sòzinho. A peia de um para outro boi tem por objeto não deixar que êles abram, isto é, se afastem, o que é mau costume para o trabalho em conjunto. Põem-se então os bois novos entre duas juntas de bois mansos".

c) *Colhera* ou *trela*

Colhera, às vêzes corrompida na fronteira meridional em *culiera*, é uma peça de couro ou de metal com que se prende pelo pescoço um animal a outros: aplica-se também o têrmo, para designar

— conjunto dos dois animais presos um ao outro (L. C. MORAIS — *Vocabulário Sul-Rio-Grandense*). Colhera, informa mais minudentemente Rafael Barcelos Gonçalves, Prefeito de Rosário, no Rio Grande do Sul, "é uma corrente ou guasca trançada, de meio metro de comprimento aproximadamente, em cujo centro é colocado um pequeno aparelho *destorcedor* e, nas extremidades, tiras de couro cru, para atrelar pelo pescoço dois animais, geralmente um manso e outro chucro: seu uso facilita o amansamento dos novilhos"[7].

Trela é, pròpriamente, uma tira de couro com que se prende o cão de caça: por extensão designa um instrumento que serve, em várias regiões do Brasil, para unir dois animais, a fim de que andem juntos. Apresenta várias formas: ora é uma simples corda de couro, ora se compõe de uma corrente no centro, tendo nas extremidades correias de couro, que enlaçam o pescoço dos animais, ora é, como nos descreveu o Eng.º Carlos Martins Costa, de Campo Grande — Mato Grosso, "uma peça de madeira roliça com, aproximadamente, um metro e vinte centímetros de comprimento, em cujas pontas há dois furos e dois carretéis de madeira, onde se passa a tira de couro torcido, que enlaça o boi pelo pescoço". A colhera é de uso no Rio Grande do Sul; a trela que, no sertão de Goiás, dizem *atrela*, é usada em São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rio de Janeiro, Espírito Santo, até a Bahia.

Informando-nos a respeito da doma dos bois de carrêta, o Eng.º Paulo Annes de Carvalho diz que, de regra, jungem o novilho chucro, de 2 a 3 anos, diretamente numa das quartas (meios) com um boi manso, mas que alguns *galopeiam* ou *quebram* antes o novilho, acolherando-o com um manso e deixando-os soltos no campo, para que o novato se habitue a andar em parelha, não empaque, aprendendo a obedecer, quando puxado, metendo-o depois numa das quartas; só depois de refeito, mais ou menos aos 5 ou 6 anos, vai para o coice ou para a ponta.

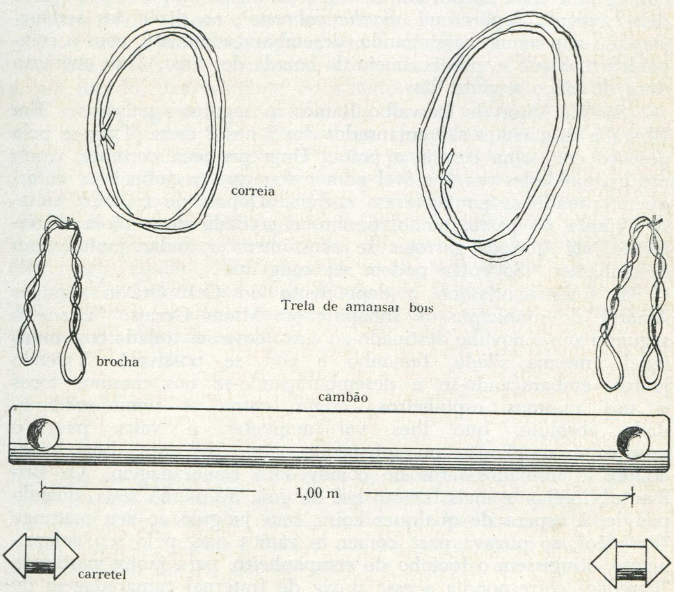
Mais regionalmente nos informou A. Contreiras Rodrigues: "Quando o carreteiro escolhe a junta, trata de domá-la. Em geral são escolhidos dois bois parecidos; daí os nomes vulgares de *Parecido* e *Contigo* — fazendo a frase parecido contigo; *Laranja* e *Limão; Não te esqueças* e *Preguiçoso; Baio* e *Barroso; Primavera* e *Verão*, etc.

O primeiro ato é acolherá-los com a *colhera* (de colhêr, juntar), aparelho de couro cru torcido de dois ramais, constante das *pescoceiras* que abarcam o pescoço de cada boi, ligadas pelo *anilho*, entre uma e outra, e dotado de um *destorcedor* de pau, hoje de ferro. Acolherados, os bois se habituam juntos na marcha da carrêta, a *reponte*, sem uni-los. Depois *despontam* os chifres; e, então,

(7) *Colhera* é têrmo de origem platina, um dos vários das lidas da pastorícia que se infiltraram no linguajar dos gaúchos. No Uruguai e na Argentina usam uma peça chamada *collera* para unir dois animais, da qual faz parte o *prendedor;* há ainda o verbo *acollarar*, que significa unir dois animais pelo pescoço, para que andem juntos (*Vocabulario y Refranero Criollo* por TITO SAUBIDET — Buenos Aires — 1943). O *Pequeno Dicionário Brasileiro de Língua Portuguêsa* (4.ª ed. — 1943) registra colhera e acolherar como brasileirismos do Sul.

são unidos na segunda quarta, enquadrados entre os dianteiros e a primeira quarta. Nos primeiros dias são arrastados pelos ponteiros e tocados pelos traseiros. Depois passam à primeira quarta (são quatro juntas). Se saem puxadores e inteligentes, passam a ponteiros e lavradores. Amansam-se se o carreteiro não os *apura* muito. Ficam *aporreados,* se são judiados nas primeiras unidas”[8].

“Ao domar um boi o carreteiro trata de fazer seus movimentos de braços muito lentamente, falando baixinho, repetindo seu nome. Um movimento brusco e um grito bastam para aporrear uma junta de bois. Os carreteiros consumados são sempre homens de bons sentimentos. É costume dizer-se que os bois conhecem o carreteiro pela *catinga* ou cheiro *sui generis* de cada pessoa, como se o amor transudasse do corpo”.



Na fronteira do Território de Ponta Porã com o Paraguai costumam pôr o boi bravo no palanque durante uma noite, atrelando-o no dia seguinte com um manso, soltando-o num *piquête* (pequeno pasto), pondo-o, em seguida, na fieira da carrêta. Mais para

(8) *Aporreado* vem de *porrete,* do espanhol *pôrro.* A formação portuguêsa seria — *aporreteado,* que não se usa. *Aporreado* se emprega também, de referência ao cavalo que fica *baldoso, velhaco,* por ser maltratado na doma.

o norte, nas zonas de Corumbá, Campo Grande, etc., segundo informe de Elisbério de Sousa Barbosa, "o boi, quando está de 3 para 4 anos, é ligado por meio de trelas próprias de ferro, ou então por meio de um pequeno cambão com carretéis nas pontas, para destorcer a corda. Sem os carretéis periga muitas vêzes a vida dos animais, que se podem enforcar. Depois de afeitos no andar atrelados, põe-se-lhes a canga e fazem-nos marchar um pouco; se emperram é conveniente soltá-los de novo e não castigá-los; repete-se alguns dias depois a operação, até que se habituem à canga; só então podem trabalhar em serviços pesados".

Em várias regiões de Minas Gerais o sistema mais comum de amansar os bois de carro é o da trelagem. Mais freqüentemente pegam o novilho bravio, pondo-o um ou dois dias no mourão, para, em seguida, trelá-lo com um manso, soltando-os no pasto por alguns dias; sòmente depois que *apanha cabresto*[9], no dizer dos sertanejos, que não amua, caminhando, desembaraçadamente, com o companheiro, é que se põe em meio da boiada do carro. Esta operação dura de cinco a vinte dias.

São de Vítor de Carvalho Ramos as seguintes palavras: "Em Uberaba os garrotes são amansados dos 2 aos 3 anos. Trela-se pelo pescoço com uma correia a junta. Uma pequena corrente, tendo nas extremidades um S móvel para evitar que os animais se enforquem, prende as pontas dessa correia. Depois de trelados, solta-se a junta no pasto, tendo, porém, o cuidado de vigiá-la diàriamente, até que os garrotes se acostumem a andar juntos, com desembaraço. Só então podem ser cangados".

É interessantíssimo o depoimento do Cel. Otávio Campos Amaral, do município de Inhapim, em Minas Gerais: "Desde o segundo ano o novilho destinado ao carro deve ser trelado com outro igual (mesma idade, tamanho e côr, se possível). Vivendo juntos, embaraçando-se e desembaraçando-se nos mesmos tocos e nos mesmos espinheiros, criam entre si uma solidariedade absoluta, que lhes vai aumentar o valor para o serviço, a resignação no sofrimento, etc. Vi, entre bois assim criados e treinados, atos de comovedora camaradagem. O "Brilhante", melhor e mais famoso boi de guia de minha zona, quando parado, à espera de qualquer coisa, mas jungido ao seu matungo "Paredão", só puxava para comer os ramos que, pelo seu comprimento, atingissem o focinho do companheiro, para juntos pastarem. "Paredão" correspondia a essa prova de fraternal camaradagem do "Brilhante". Na ocasião de amansar as juntas no carro, elas são encangadas, e, numa boiada de quatro juntas mansas, se coloca uma brava, ordinàriamente entre a contraguia e o tronco. Quando os novilhos são de boa índole, nos primeiros dias se limitam a

(9) A expressão *apanhar cabresto* é própria do linguajar dos sertanejos de Minas Gerais e significa obedecer ao cabresto. Quando dizem que um boi *apanhou cabresto*, querem significar que o animal acompanha dòcilmente a pessoa que o puxa. Expressão correspondente ainda em Minas é a de que *o boi está de soga*, isto é, segue o *sogueiro*, indivíduo que o tira pela corda e pelo cabresto.

acompanhar os outros, para, na segunda semana, irem fazendo alguma fôrça. São então experimentados em várias posições, até que se encontre aquela a que mais se adaptam. Há novilhos recalcitrantes: para êstes, não raramente, muita pancada, torção dos ossos da cauda, queimaduras, ferroadas; e se nada disto corrige, resta a engorda e o corte".

O sistema da trelagem é de uso em quase todo Goiás: no norte do Estado, a operação de trelar os bois e fazê-los andar juntos, diz-se *zanzular*.

d) *Jugo ou canga*

O processo de doma pelo jugo ou pela canga, usado em municípios de Mato Grosso e do Território de Ponta Porã, de São Paulo (Descalvado, Pindamonhangaba, etc.), do Rio de Janeiro (Sapucaia, Bom Jesus do Itabapoana, etc.), da Bahia e Espírito Santo, é, por dizê-lo, uma variante do sistema da trelagem. Em vez da trela se emprega o jugo, que se amarra aos chifres dos dois bois ou a canga, que os une pelo cachaço. Jungidos pelo jugo ou pela canga são os animais soltos no pasto, para que aprendam a andar juntos, sejam dois novatos ou um novato com um manso. O jugo cornal é sobretudo usado, quando o animal é muito bravio, de vez que, como já vimos, esta espécie de jugo submete muito mais prontamente os arrebatamentos do boi do que a canga pròpriamente dita (jugo jugular). Em algumas zonas, em vez da canga para uma parelha, usam uma meia canga, que atam à cabeça do novilho renitente e amuador durante alguns dias, até que se acostume, pondo-o em seguida no carro.

e) *Cambão*

Cambão aqui tem outro sentido que não o de tiradeira, que liga uma ou mais juntas à do coice ou cabeçalho do carro: significa tolete de madeira roliça, que se dependura ao pescoço da rês bravia para a impedir de correr, moderando-lhe as asperezas. Em certas zonas de Sergipe e Bahia é um dos meios usados para quebrar as resistências de boi chucro antes de atrelá-lo ao carro.

f) *Arrasto de toras de madeira*

Em certas regiões do Brasil, como por exemplo a do Cariri no Ceará, no sertão de Pernambuco (Salgueiro, Tacaratu), em municípios de Goiás (Corumbá, Morrinhos), de São Paulo (Descalvado, etc.), de Santa Catarina (Cresciúma, etc.), costumam aman-

sar os garrotes treinando-os no arrasto de toras de madeira, antes de pô-los em meio das juntas de tração do carro. Para tanto são encangados com bois mansos, amarrando-se à canga da parelha toras de madeira, por meio de cordas ou correntes, de forma que fiquem as toras arrastando no chão: pessoas práticas nesses misteres tangem e guiam a junta dentro do próprio pasto; ao fim de alguns dias de exercício o novilho está apto a fazer parte de uma boiada carreira.

g) *Sogueamento*

Sogueamento é, pròpriamente, o pastar individual de um animal prêso por uma corda — a soga. Como sistema de amansar novilhos chucros, consiste no laçá-lo pelas aspas com uma corda de couro cochado (torcido) e prendê-lo a uma árvore ou mesmo a um esteio prèviamente fincado em meio do pasto. Assim amarrado, o novilho fica a pastar durante o dia, enquanto à noite é prêso ao palanque do pátio da fazenda. Esta operação é expressa pela frase — *o boi está na soga.* Repetida por vários dias a manobra, acaba o novilho por habituar-se à corda, seguindo dòcilmente a quem o puxa. Abrandada, desta maneira, a braveza nativa, encangam-no com um boi destro, *galopeiam* a junta, isto é, fazem-na marchar durante horas em vários dias, até que, inteiramente desasnado, pode ser pôsto no carro. Segundo informações que recebemos, êste processo é de uso em zonas de Santa Catarina (São Joaquim) e ao norte do Rio Grande do Sul.

*

* *

Como é fácil de compreender, todos êstes processos de doma apresentam modalidades diferentes, minúcias e combinações, que variam de região para região.

Por via de regra, antes do início do amansamento, os novilhos, destinados ao carro, são castrados ou emasculados, operação feita de costume entre 18 meses e dois anos e que, como é sabido, tem grande influência no temperamento do animal: castrados, ficam mais dóceis, mais dispostos a obedecer. Isso já era conhecido desde a mais alta antigüidade: em geral os povos antigos castravam, quase sistemàticamente, os seus bois de trabalho. GUILHERME HERMSDORFF ensina, à pág. 314 do primeiro volume sôbre os *Bovinos*: "Quando se deseja a produção de bois de trabalho, há então conveniência em se retardar a castração até a idade de 12 a 24 meses, porque, neste caso, a conformação do animal torna-se mais adequada para o serviço da canga. A emasculação, nessa época, não provoca modi-

ficações tão intensas, porque o animal, até essa idade, teve a sua conformação orientada de acôrdo com o seu sexo, formando um trem anterior mais desenvolvido; um esqueleto mais denso, sólido e resistente; e um pescoço mais curto, grosso e possante — condições estas tôdas vantajosas para o serviço da tração, pois que o ponto de apoio da canga se faz sôbre o cangote do animal".

Ao início da doma, é prática de todo o país *despontar* os chifres dos novilhos, isto é, serram-lhes as extremidades aguçadas para evitar acidentes e, quando já mansos, de 4 a 5 anos, com os chifres já *maduros*, no dizer dos sertanejos, são os mesmos furados a fogo ou a pua ou verruma, para fazer passar por êstes furos as correias de ponta ou chifradeiras, que completam a junção dos bois da mesma junta. Em algumas zonas costumam colocar nos furos das aspas argolas de metal, por onde se enfiam as ditas correias. Ao fato se refere o Prof. GUILHERME HERMSDORFF, à pág. 322 do seu volume citado: "Onde os chifres se tornam quase indispensáveis é para o manejo e a fixação dos animais de trabalho nos carros, quando, como é o caso comum, êles trabalham em parelhas, jungidos à canga, evitando assim que, nos esforços de tração, tomem direções outras, não paralelas. Para isto, furam-se-lhes os chifres nas pontas, onde se fixam argolas de ferro, ligando-se, então, por meio de correia ou corda, denominada chifradeira, o chifre direito do boi mantido à esquerda ao chifre esquerdo do que trabalha à direita do cabeçalho do carro. Na falta dos chifres, poder-se-ia ajoujá-los pelo pescoço ou recorrer-se à fixação por meio de correias passadas em argolas prêsas às ventas, mas, sendo estas muito sensíveis nos bovinos, só devem ser submetidos a êsse processo os bois pouco dóceis".

*
* *

Amansar bois de carro é uma das tarefas mais árduas dos carreiros: é nesse mister que se põe à prova a perícia, o jeito especial no lidar com os animais, a qualidade primacial que devem ter — a paciência. Certamente a lida de todo o dia, as canseiras que suportam, as dificuldades que vencem na composição de suas juntas, aumentam-lhes o carinho e a afeição, que dispensam aos seus companheiros de trabalho, traduzidos singelamente na linguagem recortada de meiguice, que lhes dirigem e a que êles obedecem sem enfado.

Nesta ou naquela posição os bois aprendem por inúmeras repetições dos mesmos gestos e das mesmas vozes: ao cabo de algum tempo, sobrevém um tal ou qual automatismo, derivado, em grande parte, da natureza branda e submissa da sua espécie.

Dessa fôrça de hábito é flagrante testemunho o caso que escolhemos para fecho dêste capítulo e que nos foi narrado pelo Cel. José Pessoa Gonçalves, de Paracatu, em Minas Gerais: "Há sessenta

anos mais ou menos, no lugar denominado Davi, dêste município, um homem chamado Aleixo Ribeiro de Araújo possuía um carro puxado por quatro juntas admiràvelmente adestradas. Trabalhava sòzinho dia e noite com a sua boiada, tão certa e mansa era ela. Certo dia, Aleixo pegou os bois e se dirigiu ao mato a fim de carregar lenha. Chegado ao local, começou o trabalho de carregar o seu veículo. A certa altura, sentindo-se mal, deitou-se no carro e morreu. Os bois, pelo costume das horas, marcham para o sítio, entram no curral, dão a volta de todo o dia e esperam pacientemente a largada. Pessoas da casa do Aleixo, não ouvindo as vozes do carreiro, aproximam-se do carro e verificam estar êle morto entre as achas de lenha".

CAPÍTULO IV

Nos setores da Panteonímia. Os nomes dos bois de carro: sua imposição e ensaio de classificação

DENOMINA-SE Onomatologia a parte da Glotologia que estuda a origem, a razão de ser, o emprêgo, a forma, a evolução e a classificação dos nomes próprios de pessoas e coisas. Segundo ensina o grande filólogo português LEITE DE VASCONCELOS, a Onomatologia compreende três disciplinas secundárias: a Antroponímia ou estudo dos nomes de pessoas; a Toponímia ou estudo dos nomes locais; a Panteonímia[1] ou estudo de todos os outros nomes próprios, isto é, dos nomes de astros, de animais, de sêres sobrenaturais, de navios, objetos, etc., etc.

O estudo dos nomes dos bois de carro ou de carrêta, também chamados bois carreiros ou carreteiros, bois de brocha, bois de canga, bois de correia, bois de junta, faz parte, portanto, dêste capítulo da Onomatologia[2].

Desde a antigüidade o homem sentiu a necessidade de dar nomes aos diferentes animais domésticos com os quais estava mais ou menos em contato e cujos serviços utilizava em seus trabalhos. Nomes de cães famosos, de cavalos e de bois aparecem nas páginas da História Antiga.

Quem, porventura, lido ou versado na história da evolução humana, não conhece o culto aos bois "Ápis", no misterioso Egito, e de "Ninib", na Babilônia; as proezas do "Bucéfalo", cuja bravura se confundia com a do seu famoso cavaleiro; os títulos de "Incitatus",

(1) *Panteonímia:* do grego *pant,* raiz de *pas-pantos,* tudo e *onyma,* forma eólica por *ónoma,* nome (I. Xavier Fernandes).

(2) Além dos bois empregados na tração dos carros, têm nomes os touros das fazendas e os que entram nos registros ou assentamentos genealógicos organizados para assegurar a pureza da origem, a raça enfim. A genealogia dos bois ou *pedigree* (certificado de filiação) foi idealizada pelos inglêses com o seu *herd-book,* generalizando-se hoje entre todos os povos criadores. No Brasil, o primeiro serviço genealógico dos bovinos foi criado no Estado do Rio Grande do Sul.

na Roma Imperial, que comia em manjedoura de mármore, bebia em vasos de marfim e se ajaezava com arneses de púrpura e colares de pérolas, ou o "Boristeno", cavalgado pelo Imperador Adriano?

A prática venceu os séculos e ainda hoje, por tôda parte, nomes próprios são dados aos animais que, pela sua estimação, pelos seus serviços, até pelo gôzo ou divertimento que proporcionam, constituem parcelas valiosas do patrimônio de cada qual.

Ademais, conhecer os animais com que se lida por nomes que os individualizam é, além de sinal de domínio, artifício para melhor emprêgo de suas utilidades.

No que se refere aos bois empregados na tração dos veículos rurais de uma fazenda ou propriedade, é fácil compreender, dado o seu grande número, a necessidade que têm os donos e carreiros de designá-los por nomes especiais que lhes determinem a identidade, distinguindo-os uns dos outros e do mesmo passo servindo para fazê-los obedecer aos comandos dos condutores. De feito, sem êsse artifício, não seria possível a boa direção das juntas que puxam os carros: é de ver-se, na prática das carriagens, como os animais atendem, quando se lhes gritam os nomes, às vozes dos carreiros e guias; à simples enunciação dos vocábulos que os nomeiam voltam-se para a direita ou esquerda, avançam ou recuam, afastam-se ou se aproximam, marcham ou estacam. E o que mais é: habituam-se, por exemplo, ao linguajar dos que os tangem e cuidam, conhecedo-lhes a voz, cumprindo-lhes as ordens. Não se discute mais a verdade de que o animal possui uma certa atividade mental: a dos bovinos, que se aperfeiçoa na prática de todo o dia, é claramente comprovada pela observação do que faz um boi carreiro bem adestrado. Seja ao longo das estradas, nas encruzilhadas dos caminhos, nas subidas e descidas das ladeiras, seja nas diferentes manobras de fazer voltear o carro (rabear é o têrmo matuto), de desviá-lo de passagens perigosas, de colocá-lo em posição de carregar e descarregar, é deveras impressionante ver como os dóceis animais executam os serviços só com o pronunciar-lhes os nomes, sempre antecedidos do verbo indicativo da ação desejada.

*

* *

Imposição do nome (*impositio nominis*), registram os dicionários da língua, é o ato de pôr nome a alguém ou a alguma coisa.

A não ser um ou outro caso esporádico, o nome dos bois de carro é dado, quase de preceito, pelo patrão ou pelo carreiro no momento em que se inicia o seu amansamento.

Aos primeiros ensaios da doma do novilho destinado à tração dos carros, seja quando se lhe serram as aspas ou se lhe põem as cordas, a trela ou a colhera, a canga ou o jugo, etc., surge de logo a necessidade de lhe colocar um nome para distingui-lo dos demais. E êste nome, as mais das vêzes, o acompanha até a morte.

Das informações que recebemos de todo o país verificamos a identidade de práticas neste particular: do Norte ao Sul é, com efeito, nesses momentos iniciais da preparação de um boi de correia, que os carreiros começam a gritar-lhe, amiúde, o nome escolhido. Ouvindo-o repetidas vêzes o animal vai aprendendo a dar atenção ao chamamento dos seus condutores. Por via de regra, após os primeiros *repassos* ou treinos, os exercícios preliminares que lhe quebram os ímpetos e pacificam a índole, ao entrar definitivamente para a boiada de carro ou carrêta, já atende pelo nome que lhe puseram, executando mais ou menos as ordens, sem que seja necessário estimulá-lo ou castigá-lo.

Descrevendo-nos a cerimônia, porque assim o digamos, da imposição dos nomes aos bois de carro em terras de Guaratinguetá (São Paulo), assim escreveu o Prefeito Municipal: "São batizados os bois de carro desta maneira: o carreiro, no momento de dar o nome ao animal, aguça-lhe o corpo com a vara de ferrão; ferroado pela primeira vez e chamado pelo nome que lhe quer dar o carreiro, após algumas vêzes, não esperará o boi, quando gritado o seu nome, que de novo lhe fure o ferrão. E assim, em poucos dias, aprende a atender aos comandos do carreiro".

De atos semelhantes no Nordeste, podemos dar testemunho pessoal.

*

* *

Os nomes de bois, no Brasil, são geralmente vocábulos da língua comum, simples ou compostos. "Namorado", "Brasileiro", "Chita-Nova", "Cola-Branca", "Beija-flor"; há também, em menor número, nomes frásicos — "Sou da lida", "Só quem brilha", "Quem tu eras", "Só se vendo". A sua escolha, por mais que se atribua ao arbítrio e fantasia dos que a fazem, reflete, não raras vêzes, as influências do meio, o espírito da gente, as sugestões do momento e até o hábito psíquico de estabelecer certo acôrdo entre o nome e a coisa que êle designa.

Daí o caráter significativo da sua maioria. Nem é exclusivo do Brasil o costume de apor nomes expressivos aos animais de tiro do carro ou da carrêta. O mesmo fazem os nossos vizinhos do Prata.

Tito Saubidet, no seu precioso e artístico *Vocabulario y Refranero Criollo,* registra nomes de bois da carrêta argentina, dos quais reponta êsse caráter — Aura, Palomo, Grande, Bravo, Salvage, Hosco, Mancháo, Mañero, Terco, Gaucho, Pampa, Colorau, Corneta, Jaguané, Overo, Jasmin, Rosa, Clavel, Cola-Branca. Por seu turno, Bartolomé J. Ronco, em seu *Vocabulario de la Carreta Criolla,* registra outros nomes como sejam Barcino, Barrozo, Bayo, Jardin, Aleman, Leon, Pensamiento, Porfía, Rudo, Glorioso, etc. Também no Uruguai, segundo informe de D. Carlos M. Cantú, cos-

tumam dar nomes aos bois de carrêta, ora derivados da côr da pelagem — Barrozo, Hosco, Pampa, Barcino, Overo, etc., ora provindos de outras causas — Peregrino, Pensamiento, Sargento e mil variedades de nomes substantivos, adjetivos, etc. No Brasil, há que fazer ainda outros reparos: é que os nomes de bois se repetem invariàvelmente em cada fazenda, em cada município, até em cada região. De regra, se o boi de carro muda de dono, conserva o nome, tendo assim, por dizê-lo, uma personalidade.

Estudando os nomes dados aos animais de tiro no Brasil, ensaiamos aqui a sua classificação, tomando por base os motivos que os determinaram e justificam.

Em linhas gerais podemos dizer que ora os nomes se originam de peculiaridades do aspecto físico dos próprios animais; ora promanam do seu caráter, dos seus hábitos e qualidades; ora decorrem de fatos históricos e sociais mais ou menos remotos; ora refletem a impressão que causam os fenômenos da natureza; ora se inspiram nos exemplares da flora, da fauna e do reino mineral; ora lembram topônimos do país e do estrangeiro; ora traduzem a ingênua preocupação das virtudes mágicas que possam ter os vocábulos ou frases; ora, finalmente, nascem da fantasia e do arbítrio de seus donos e condutores.

O que releva notar em cada categoria é a opulenta riqueza dos nomes com que os sertanejos denominam os seus animais de trabalho, sobrelevando os que denunciam o ingênuo lirismo das nossas gentes do interior, a sua sensibilidade, a sua intuição, a sua percepção.

Exemplifiquemos essas diversas classes com apelidos tirados de uma lista de mais de mil nomes ou expressões que nos foram enviados de todo o Brasil.

PRIMEIRO GRUPO

Aqui alinharemos os nomes sugeridos pelos característicos físicos dos bovinos, como seja a côr do pêlo ou pelagem, a forma da armação ou seja a dos chifres, cornos ou aspas, certos sinais do corpo, a sua conformação e beleza.

a) *Côr da pelagem*

Bem é de ver que não vamos fazer o estudo das côres dos bovinos e os seus inúmeros matizes, mas tão-sòmente apontar os nomes, que figuram nas relações de nomes de bois de carro que nos foram enviadas, derivados das côres de seu pêlo. Devemos ainda salientar

que variam, segundo as regiões, os nomes dados a certas pelagens, o que anotaremos quanto possível.

Isto pôsto, podemos anotar os seguintes:

Araça — em São Paulo assim se nomeia o boi de pêlo amarelo, pintado de prêto;

Azeitão — boi de côr escura lustrosa, tirada a prêto ou vermelho;

Bargado — também dito *Bragado,* nome que se coloca no boi cheio de manchas de várias côres, ou, como acontece no Rio Grande do Sul, no "boi vermelho com manchas brancas bastante desenvolvidas pela barriga e geralmente com a frente da cabeça, mãos e patas brancas"[3];

Barroso — é o nome de boi de pêlo côr de barro, com várias tonalidades, como sejam: branco mesclado de pêlos de côr preta, branco amarelo, branco acinzentado, branco avermelhado, branco fumaça;

Brasino — nome de boi côr de brasa ou de pêlo vermelho com listas pretas ou carregadas;

Cambraia — à lembrança do tecido de linho ou algodão inteiramente branco é o nome de boi todo alvo, alvação;

Camurça — de côr amarela clara;

Caraúna — como o pássaro dêste nome é o boi prêto retinto;

Cardeal — no Rio Grande do Sul é geralmente o boi pampa-vermelho com a cabeça branca pelo contraste, pois que o pássaro cardeal tem a cabeça vermelha;

Carvão — boi de pêlo negro;

Chitado — nome dado ao boi pintado, em geral de branco e vermelho; também *chita, chitão;*

Chumbado — boi côr de chumbo em São Paulo e em outros lugares é o boi de qualquer côr — branco, vermelho ou castanho com manchas escuras ou pretas;

Cirigado — nome que, no Nordeste, em Goiás e Mato Grosso, se dá ao boi pintado;

Colorado — nome que se encontra freqüentemente no Rio Grande do Sul onde, segundo Pedro L. Osório, designa o "castanho, avermelhado, requeimado, vermelho-rubi, vermelho-baio, cereja, vermelho acaju, vermelho claro, castanho escuro, vermelho araçá, vermelho alaranjado, pintado, vermelho pintado castanho";

Dourado — nome de boi amarelo;

Fubá — de côr azul escura ou, como no Nordeste, de pêlo branco, puxando a azul;

Fumaça — de côr que lembra o azulado da fumaça ou, como registra Firmino Costa, vermelho tirado a prêto;

Fusco — castanho escuro ou vermelho escuro (São Paulo);

Jaguané — ou *jaguanês,* nome freqüente nas boiadas do Rio Grande do Sul, que designa o boi que tem uma faixa branca na parte superior do corpo, seguindo ao longo de todo o espinhaço e prolongando-se pelas ancas até a barriga, tendo os planos de côr preta ou vermelha (jaguané prêto, jaguané vermelho);

Laranjo — nome de boi que tem a côr de laranja, castanho claro;

(3) *Rumo ao Campo* de Pedro Luís Osório — Pág. 239.

Lavrado — pêlo de várias côres, com grandes malhas ou listas;
Listão — nome dado ao boi que apresenta no dorso uma lista de côr diferente da do resto do corpo;
Lobuno — ou a variante *Libuno,* nome que, no Rio Grande do Sul, se dá ao boi de pêlo escuro, acinzentado, côr de lôbo;
Malhado e *Malhadinho* — pelagem de várias côres distribuídas em malhas grandes ou pequenas;
Manchado — o que apresenta manchas de côres diferentes;
Melado — no Paraná é o alvação, em outras partes o amarelo;
Moreno — nome dado ao boi avermelhado;
Nilo — nome que, no Sul do país, costumam dar ao boi que apresenta a cabeça ou metade dela branca, e o resto do corpo de outra côr;
Osco — também *Osquinho,* — nome que só vimos empregado no Rio Grande do Sul e que designa o boi de "côr vermelha, côr de pinhão nos lados das costelas e tostado escuro no resto do corpo; outras vêzes varia o colorido, tendo escuro todo o corpo com exceção da cabeça que é vermelha";
Picaço — boi "de côr preta com a cara e todos os membros ou alguns dêles brancos" (R. G. do Sul);
Pintado e *Pintadinho* — pêlo salpicado de pintas de várias côres ou *chuviscado,* no dizer sugestivo dos sertanejos;
Queimado — no Rio Grande do Sul é o nome de boi de côr escura, osco-negro;
Ramalhete — nome de boi que apresenta manchas na pelagem em forma de ramos;
Retinto — ora prêto lustroso, ora de côr escura, tirando ao prêto; em São Paulo e no Recôncavo da Bahia é vermelho bem carregado[4];
Rosado — branco, mesclado de amarelo, vermelho ou prêto;
Salino — nome freqüente em Santa Catarina e Rio Grande do Sul, designativo do boi que tem o corpo pintalgado de pequenas manchas brancas, vermelhas ou pretas, contrastando com o fundo da pelagem;
Surubim — nome que dão, em algumas zonas do Nordeste, ao boi pintado, chuviscado, à imitação do conhecido silurídeo (peixe);
Trigueiro — nome de boi castanho escuro;
Veludo — em geral nome de boi prêto, porque o caboclo pensa que todo o veludo é prêto;
Vinagre — que tem o pêlo castanho claro, tirante a rubro;
Zulego — alteração de azulego, nome dado ao boi de côr azulada.

E mais os apelativos Amarelo, Amarelinho, Branquinho, Negro, Negrinho, Rajado, Rajadão, Rajadinho, Vermelho, Vermelhão, etc., etc., que dispensam explicações[5]. Não raro, ainda outros nomes

(4) Em São Paulo dizem que o boi retinto é o pior para carro por afrontar depressa. Uma junta de bois pretos ou retintos diz-se na Bahia — junta encalmadiça, isto é, calorenta, que se encalma, que afronta fàcilmente.

(5) O Dr. Lucílio de Medeiros, fazendeiro na região chamada Nhecolândia, município de Corumbá — Mato Grosso, escreveu-nos o seguinte: "Os nomes dados aos bois aqui obedecem muito à côr e também ao nome da vaca mãe; por exemplo, os filhos de vacas que se chamam Tarumã (vaca preta) são também denominados Tarumã, embora não sejam pretos como a fruta silvestre que tem êsse nome. Os bois fuscos, isto é, escuros, são denominados Moreno; os vermelhos — Labareda; os amarelos recebem o nome de Massabarro, nome por que é conhecido aqui o "João-de-barro", pássaro bastante conhecido; os pintadinhos dizem-se Mourinho".

indicam proveniência da côr como sejam *Labareda* (vermelho), *Lavarinto* (pintado), *Nubiã* (prêto), *Queimado* (escuro), *Solquente* (vermelho).

b) *Armação*

Entre os nomes derivados da forma da armação dos bovinos ou seja a de seus chifres, que também se chamam, no Brasil — armas, aspas, chavelhos, cornos, galhada, galhas, galhos, guampas, hastes, pontas, tocos — podemos mencionar os seguintes:

Cabano — nome que se dá ao boi que apresenta as pontas em sentido horizontal, um tanto voltadas para baixo;
Combuco — nome dado ao que tem os chifres voltados para baixo;
Corneta — é o boi que tem falta de um dos chifres ou que o possui quebrado;
Corombó — brasileirismo do Norte, que designa o boi de chifres muito pequenos, ou quebrados; em Minas Gerais se diz *corombo;*
Espácio — ou como dizem mais comumente os sertanejos — *espaço,* nome dado aos bois de cornos abertos; também *Espacinho;*
Gaiolo — o que tem os chifres em forma de meia lua e muito próximos nas extremidades superiores;
Galheiro — o que tem chifres muito grandes;
Guampudo — o que tem chifres muito desenvolvidos, ou seja o que os zootecnistas chamam macrócero;
Levantado — no R. G. do Sul, é o que tem aspas em riste;
Pinheiro — nome dado, no Norte, ao boi que tem pontas dirigidas para cima, etc.;
Penteado — no Ceará, é nome dado ao boi de chifres direitos para cima.

c) *Sinais do corpo*

Neste subgrupo classificaremos os nomes que decorrem de certas marcas distintivas que os bois apresentem nesta ou naquela parte do seu corpo, como sejam:

Calçado — é nome apôsto nos bois que têm os quatro pés de côr diferente da do corpo;
Cara-branca — dispensa explicação;
Cara-preta — idem;
Cara-suja — idem;
Careta — quando o animal tem o focinho de côr diversa da do resto do corpo;
Cola-branca — nome muito comum no R. G. do Sul para designar o boi que tem a cauda branca, o sedenho alvo;
Estrêla — se tem uma mancha branca triangular na testa;

Espadilha — se apresenta pintas pretas pelo corpo;
Malacara — nome que, em São Paulo, designa o boi que tem duas côres na cara, dispostas em sentido vertical;
Manchinha — se tem no pêlo *liso*, isto é, de uma só côr, uma pequena mancha de outro matiz;
Mascarado — é o boi de cara branca;
Ponta-branca e *Ponta-preta* — se apresenta chifres claros ou escuros;
Ponta-fina — dispensa explicação;
Quatralvo — se é malhado de branco até os joelhos;
Raminho — se apresenta ramagens pelo corpo;
Silveiro — nome que, em certas regiões, dão ao boi que apresenta uma malha branca na testa, sendo escura a cabeça (FIRMINO LEITE).

d) *Conformação e beleza*

Outros nomes colocados nos bois de carro refletem antes do mais a impressão que causam aos seus donos ou condutores o agradável aspecto de sua conformação geral, a sua aparência, a beleza de suas linhas físicas, em suma, o belo exterior do animal.

Tais são, entre dezenas de outros, os seguintes: Admirado, Bela-chita, Bela-coisa, Bela-flor, Beleza, Belo-mimo, Belo-môço e Môço-belo, Bom-cabelo, Bonito, Bonitinho, Cara-linda, Cravo-lindo e Lindo-cravo, Chita-fina, Cobiçado, Enfeitado, Faceirice, Faceiro, Faz-cobiça, Fazendão, Feiticeiro, Figurão, Formoso, Galante, Garboso, Já-admira, Letra-fina, Linda-jóia, Lindas-coisas, Lindo-é, Lindo-môço e Môço-lindo, Lindozinho, Louça-fina, Lustroso, Maravilha, Medalha, Mimosinho, Mimoso, Nasceu-lindo, Novo-brinco, Novo-mimo, Obra-fina, Peça-linda e Linda-peça, Ramo-lindo, Redondo, Redondinho, Roxo-lindo, Sêda-fina, Torneado, etc., etc.

SEGUNDO GRUPO

Desta categoria fazem parte os nomes que derivam de certas manifestações do temperamento do animal, de seus hábitos, de suas qualidades, de seus predicados, de suas baldas ou manhas, de seus defeitos, quer no trabalho, quer fora dêle.

Exemplifiquemos:

Alarife — nome que nos veio da Foz do Iguaçu, dado ao boi árdego, esperto, velhaco: a palavra *alarife* tem êste sentido no Brasil meridional;
Amargoso — nome enviado de São Paulo como habitualmente dado ao boi que, pela sua fôrça, faz *amargar* os outros na tração;
Arenã — outro nome comum em São Paulo, designativo do animal que costuma esconder-se para fugir ao trabalho;
Batedor — nome que se dá ao boi que, apesar de manso no trabalho, arremete contra as pessoas;

Cabreiro — em São Paulo, é nome que se dá ao boi de carro esperto, mas pouco esforçado;
Cargoso — brasileirismo do R. G. do Sul que significa teimoso, impertinente;
Entrão — em São Paulo, é nome pôsto no boi arisco, precipitado;
Fogoso — nome de boi que se mostra irrequieto, impetuoso, ardente;
Folheiro — nome que, em São Paulo, se deita no boi que é costumeiro no "cair na fôlha", isto é, no mato, para não trabalhar, o mesmo a que no Norte se chama *mocambeiro;*
Gabiru — nome de boi velhaco;
Genioso — nome dado ao animal irascível, zangado;
Macota — designativo de um boi bom, que executa bem os seus serviços;
Malcriado — nome dado ao boi irritadiço, pouco domesticado;
Ligeiro, Maneiro — nomes dados aos animais ágeis, espertos;
Manhoso — nome apôsto ao boi que tem manhas ou sestros;
Mateiro — designa o boi que se esconde no mato, o mesmo que *folheiro, mocambeiro;*
Matreiro — nome dado ao boi esquivo, arisco, sabido;
Mocambeiro — boi que se esconde no mato para fugir ao trabalho;
Moroso — boi lerdo, pesado;
Preguiçoso — idem, idem;
Roceiro — nome de animal que costuma entrar nas roças ou culturas para comê-las;
Rezingueiro — assim se chamam os bois que andam a brigar com os outros;
Sabido — é nome de boi astuto, ardiloso;
Teimoso — nome de boi que tem birras, birrento;
Traquina — também *traquinas,* nome dado ao boi inquieto, buliçoso, turbulento.

Se o animal é dócil, manso, de índole sossegada, se bem executa a sua tarefa no tiro, se por isso mesmo ganha a amizade, a simpatia, os cuidados dos carreiros, dão-lhe os sertanejos os nomes de Amigo, Amor, Amor-da-gente, Amor-dos-outros, Amor-firme, Amor-leal, Amoroso, Amor-perfeito, Amor-sereno e Sereno-amor, Amorzinho, Apreciado, Bem-amado, Bem-criado, Bem-da-gente, Bem-notado, Bem-querido, Boa-fala, Boa-letra, Boa-prata, Boa-prenda, Boa-sêda, Brioso, Caprichoso, Carinhoso, Cobiçado, Coração, Cordeiro, Delicado, Desejado, De-virtude, Estimado, Fidalgo, Mansidão, Mansinho, Meu-sentido, Meus-agrados, Meus-amôres, Meus-carinhos, Meus-cuidados, Meus-intentos, Minha-estima, Moderado, Nobreza, Ouro-fino, Prata-fina, Primor, Primoroso, Querido, Sem-rival, Singular, Tambeiro, Tenho-brio, Tenho-zêlo, etc., etc.[6].

Se é arisco, agitado, inquieto, turbulento, dão-lhe os nomes de Ardiloso, Busca-pé, Caviloso, Corrupio, Feroz, Fuzarca, Jagunço, Malandro, Moleque, Peralta, Perigoso, Tinhoso, Violento, Zunzum, etc.

(6) Segundo informação do Dr. Bráulio Barbosa Ferraz, fazendeiro no município de Cambará, no Estado do Paraná, os carreiros de sua zona freqüentemente dão aos seus bois nomes de acôrdo com o temperamento do animal. E exemplifica: se o animal é de maus instintos, dão o nome de "Cabana", lembrando o famoso "Tenente Cabanas" da revolta de São Paulo; se puxa bem, é esperto e brioso, chamam "Paulista"; se é sossegado, calmo, chamam "Nortista".

TERCEIRO GRUPO

Aqui são os nomes que decorrem de influências políticas, da recordação de fatos históricos e sociais, mais ou menos remotos. O Prefeito do município de Cedro, em Sergipe, observou-nos que, em sua terra, os nomes dos bois de carro refletem as tendências, as inclinações dos carreiros: assim é que os que têm pendores para a política colocam em seus animais de trabalho os nomes de Presidente, Governador, Interventor, Eleitor, Diretor, Secretário, Camarista, Jornalista, etc.

Traduzindo impressões de períodos de crise política atravessada pelo país surgem os nomes de Revolução, Revolta, Revoltoso, Legalista, Liberdade, Democracia, etc.

Sem remontarmos mais longe podemos testemunhar que, ao tempo da luta armada de Canudos, no nordeste da Bahia, era freqüente, nas fazendas e engenhos das regiões mais ou menos próximas do teatro da guerra, o uso da personificação em bois de carro dos vultos mais falados dos dois contendores. Bem nos lembramos que entre o Real e o Itapicuru, em várias juntas de bois, havia os nomes de Artur Oscar, Moreira César, Girard, Carlos Teles, Savaget, Tamarindo, notáveis oficiais legalistas, e também João Abade, Vila Nova, Pajeú, entre os mais denodados jagunços do Antônio Conselheiro. Nem será esta a única razão da personificação que se usa na denominação de bois de carro. O Dr. Sebastião de Abreu, falando do Nordeste, informou-nos que, quando o boi de carro é de compra, põem-lhe o nome do ex-dono e assim registrou o nome de Mateus, Chico Henrique, Zelealista, etc.[7]. Também denota uma homenagem que se quer prestar aos grandes vultos: Bonaparte, Caxias, Rio Branco, Rei Alberto, etc.[8].

Nomes de batalhas célebres, nacionais ou estrangeiras, como Curuzu, Riachuelo, Humaitá, Tuiuti, Guararapes, entre as primeiras, Pôrto Artur, Marengo, Waterloo, Rivoli, etc., etc., entre as segundas, são freqüentemente empregados na denominação dos bois carreiros. Semelhantemente aparecem os nomes ligados a fatos célebres da vida nacional: Independência, Abolição, Dois de Julho, Sete de Setembro, Sete de Outubro, etc.

De outro lado, principalmente no Nordeste, o fenômeno do cangaceirismo fornece aos carreiros extensa lista de nomes tirados das alcunhas dos bandoleiros, como sejam — Cangaceiro, Lampião, Corisco, Meia-noite, Conduru, Cobra-verde, Galucho, Marreta, Montalvão, Mormaço, Pinga-fogo, Volta-Sêca, Zelação, etc.

(7) O mesmo costume se verifica em certas zonas de Goiás, de onde nos enviaram os nomes Inacinho, Costinha, etc.

(8) No conto "Conversa de Bois" de J. Guimarães Rosa, transcrito na Oitava Parte dêste livro (Florilégio), encontramos o nome *Brabagato* para um dos animais que realmente existiam na zona cenário do belíssimo conto, em Minas Gerais. Provàvelmente é uma corrutela caipira do nome de Borba Gato, célebre bandeirante paulista que deixou impressas nas sertanias mineiras (São Francisco e Rio Doce) as marcas da sua coragem e tenacidade.

Ainda em 1939, o Dr. Samuel Hardman observou em Pernambuco o aparecimento de bois com os nomes de Nazista, Ditador, Mussolini, senão até das novas armas de guerra — Avião, Bombardeiro, Submarino, etc.

O Dr. Gabriel Vandoni, de Corumbá, em Mato Grosso, chamou a nossa atenção para um fato curioso: ao tempo da monarquia grandes e belos bois ostentavam o nome de Monarca: com a República surgiram os Presidentes.

QUARTO GRUPO

François-René de Chateaubriand escreveu, de uma feita, que havia no homem um instinto que o punha em relação com as cenas da natureza. E os que vivem ou conhecem o sertão e as suas gentes rústicas sabem quanto as impressionam os fenômenos naturais, na sua esplêndida beleza ou nos seus aspectos terrificantes. Não é, pois, de estranhar que de seus nomes se valessem proprietários e carreiros para a designação de seu gado de serviço: note-se, ademais, que, não raras vêzes, existe um certo sentido de comparação e analogia entre as manifestações da natureza e os aspectos ou qualidades dos animais.

E eis que surgem, por todos os recantos do país, em bois de carro, os nomes: Alvorada, Arco-Íris, Aurora, Belas-nuvens, Chuveiro, Chuvisco, Corisco, Lua-cheia, Lua-nova, Madrugada, Meia-lua, Neblina, Nublado, Pôr-do-sol, Relâmpago (Relampo), Sol-de-ouro, Sol-nascente, Tempestade, Trovão, Trovoada, Ventania, Viração, etc., etc. Aparecem ainda os nomes das estações — Verão, Outono, Primavera.

QUINTO GRUPO

Vivendo permanentemente em contato com a natureza, conhecendo-lhe de mais a mais os mimos, os dons e os préstimos, o homem do sertão havia de tirar da flora, da fauna e do reino mineral grande número de vocábulos para a designação dos bois carreiros. De feito, de nomes vulgares de plantas, de flôres, de frutos, de animais e de metais e pedras preciosas estão cheias as boiadas de carro do Brasil.

a) *Da flora*

Alecrim, Araçá, Bogarim, Bonina, Butiá, Cabiúna (árvore), Café, Cajueiro, Catolé, Cereja, Chiboca (taqueirinha), Coqueiro, Craveiro, Cravinho, Cravo, Cravo-branco, Cravo-roxo, Cumbaru, Figueira, Ga-

rabu, Girassol, Guabiju (fruto), Guabiroba, Guaraná, Guatambu, Jacarandá, Jasmim, Juá, Juàzeiro, Laranja, Laranjeira, Limão, Limeira, Limoeiro, Malmequer, Manduba (árvore), Manjericão, Maracujá, Marmelo, Mirinzal, Morango, Murici, Pimenta, Pinhão, Pitanga, Repôlho, Resendá, Tangerina, Taquara, Tarumã, Urtigão, Violeta, etc., etc.

b) *Da fauna*

Acauã, Andorinha, Azulão, Bacurau, Beija-flor, Bem-te-vi, Beronha[9], Bicudo, Bisão, Bodinho, Borboleta, Botuca[10], Bugio, Brejau, Caboclinho, Cabrito, Caçote, Caitetu, Camarão, Canário, Canarinho, Canastra, Cancão, Canguçu, Caranguejo, Cardeal, Cervo, Chopim, Colibri, Condor, Corrupião, Corvo, Cuitelo, Curiango, Curió, Elefante, Ema, Flamengo, Garapu (espécie de veado), Gaturamo, Gavião, Guará, Inhapim, Jaburu, Jaçanã, Jacaré, Jaguar, Jaguaré, Jandaia, Jaó, Jibóia, Jurumã (pássaro), Juruva (pássaro), Lambari, Lavadeira, Leão, Macaco, Macuco, Mãe-da-lua, Marimbondo, Marisco, Marreco, Mico, Mombuca (vespa), Morcêgo, Mutuca, Onça, Passarinho, Pássaro-prêto (Passo-prêto), Patativa, Pavão, Periquito, Picaço (carrapato grande), Pica-pau, Pintassilgo, Pintarroxo, Piranha, Pombinho, Pombo-roxo, Preguiça, Quati, Quero-quero, Rolinha, Roncador[11], Rouxinol, Sabiá, Sagüi, Sanhaço, Sanhaçu, Sanharão (abelha), Serelepe (caxinguelê), Seriema, Surubim, Tigre, Tubarão, Tucano, Uru, Vampiro, Veado, Xexéu, Zabelê, etc., etc.

c) *Do reino mineral*

Brilhante, Carbonato, Cristal, Diamante, Mineral, Ouro, Rubi, Safira, Topázio, Xibio, etc., etc.

SEXTO GRUPO

É freqüente nas juntas de bois de carro, no Brasil, aparecerem nomes que lembram acidentes geográficos, países e cidades, topônimos, em suma, nacionais e estrangeiros, e bem assim nomes gentílicos. Tais designações algumas vêzes denunciam o lugar de origem do animal[12]; outras vêzes representam uma recordação de seu dono ou dos condutores, quando se não originam de acontecimentos que tornaram célebres os lugares, ou ainda, do mero arbítrio dos

(9) *Beronha*, também *Bironha*, em São Paulo é nome de uma môsca esverdeada.
(10) *Botuca* é uma vespa em São Paulo; no Norte é *mutuca*.
(11) Nome de um peixe do mar em São Paulo (*Conodon nobilis*).
(12) Em partes de Goiás, segundo informações recebidas, costumam colocar nos bois nomes que indicam a sua procedência, sobretudo o nome da fazenda de onde são naturais, como por exemplo Amburama, Laguna, Formosa, Agrimensor.

que as impuseram. Constam das nossas listas os seguintes topônimos: Alegrete, Amazonas, Aracati, Avaré, Bahia, Barra Mansa, Belmonte, Belorizonte, Botafogo, Bragança, Brumado, Buíque, Bujuru, Buri, Caçapava, Cacequi, Caiapó, Cambaí, Canavieiras, Canindé, Capibaribe, Ceará, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Guanabara, Itagiba, Itajubá, Itaperuma, Itapura, Itararé, Ivaí, Jaboatão, Jamundá, Maceió, Mantiqueira, Maranhão, Mato Grosso, Montealto, Morro Alto, Moçoró, Natuba, Niterói, Ouro Prêto, Paquetá, Pará, Paraguaçu, Paraíba, Paraná, Paranã, Parati, Pernambuco, Ponta Grossa, Realengo, Riachuelo, Rio Branco, Rio Grande, Rio Pardo, Rio Prêto, São Sepé, Seridó, Taquari, Tororó, Turiaçu, Xavante e tantos outros[13].

Entre os estrangeiros são mais freqüentes — Bornéu, Cabo Verde, Cambinda, Congo, Danúbio, Guiné, Moçambique, Paraguai, Pôrto Rico, Portugal, Toledo, etc., etc.

Dos gentílicos que nomeiam bois de carro figuram com mais freqüência nas relações enviadas: Baiano, Brasileiro, Campista, Carioca, Cearense, Cuiabano, Francano (de Franca — São Paulo), Fluminense, Goiano, Gaúcho, Mineiro, Paraibano, Paulista, Sergipano; entre os estrangeiros: Abissínio, Africano, Alemão, Americano, Argentino, Chinês, Holandês, Inglês, Javanês, Lusitano, Marroquino, Português, Suíço, etc.

SÉTIMO GRUPO

Neste parágrafo relacionaremos os nomes de bois que refletem a preocupação da virtude mágica dos vocábulos ou frases. Não é raro aparecerem nas denominações dos bois carreiros palavras ou giros que exprimem feliz augúrio, revelando as aspirações dos seus donos, os seus votos, os seus desejos, tudo de envôlta com o sentimento ingênuo da fôrça mágica que supõem ter certas expressões. Desta natureza são os seguintes nomes: Boa-esperança, Boa-fé, Boa-Sorte, Boa-viagem, Bom-caminho, Bom-fim, Bom-sinal, Bom-sucesso, Deus-te-ajude, Deus-te-guie, Esperança, Tem-que-dar, Tenho-fé, etc., etc.

OITAVO GRUPO

Nesta categoria capitularemos os nomes que, de um modo geral, decorrem da fantasia, do gôsto, da moda, do acaso, do arbítrio de proprietários e carreiros. Isso constitui, sem dúvida, a fonte de

(13) É freqüente no Nordeste o nome "Marambaia", aplicado a bois de carro: longe de ser influenciado pelo topônimo que designa a conhecida ilha ou restinga da costa entre o Distrito Federal e o Estado do Rio de Janeiro, o nome "Marambaia" é designativo de um emaranhado de cipós e trepadeiras que cobrem, às vêzes, tôda uma árvore ou uma touceira, onde é difícil penetrar-se, coisa inextricável, onde o boi velhaco, mocambeiro, se esconde para não ir ao curral, nem trabalhar. De regra, é nome dado ao bovino que se esconde nos matos, nas *marambaias*.

maior número de designações aplicadas aos animais de serviço: nelas se verifica, ao flagrante, como os nossos sertanejos folgam rédeas à sua transbordante imaginação. Tendências, inclinações, sentimentos, paixões, qualidades, atributos, títulos, impressões de tôda ordem, não raro uma história sentimental ou uma singela alegoria, originam aqui e ali uma fieira interminável de têrmos com que os nossos patrícios do interior distinguem e qualificam os irracionais que com êles dividem as agruras do árduo trabalho dos campos. A seara é riquíssima e a sua exploração nos revelará curiosas modalidades regionais.

Antes disso, porém, registremos algumas dezenas de nomes constantes das listas que nos foram enviadas.

Tais são:

Adamastor	Baé	Bravo-luxo
Aflorado	Baeta	Brinco-nome
Agareno	Baetão	Brinquedo
Aguaçu	Baito	Brinquinho
Ajudante	Balanceiro	Bujamé
Alegre	Balão	Cabeludo
Alegria	Baliza	Caboclo
Alfinête	Bamba	Cacique
Almofada	Bandeira	Cadeado
Almofadinha	Banzeiro	Cajado
Altivo	Baralhado	Caipira
Alvejante	Barateiro	Campeão
Amizade	Barrado	Campeiro
Amor-brincar	Barrento	Campestre
Amor-ciente	Barrete	Campo-limpo
Amor-dengoso	Barro	Campolino
Amor-do-lino	Batuque	Canjerê
Amor-vadio	Beira-mar	Canjica
Amor-vencido	Bem-querer	Capacete
Anelão	Bendegó	Capacho
Anel-de-brinco	Bilhete	Capineiro
Anel-de-ouro	Bisonho	Capoeiro
Apaixonado	Bizarria	Capote
Aparecido	Bizarro	Capricho
Aparelhado	Boa-companhia	Carijó
Argoleiro	Boa-luz	Carimbo
Arvoredo	Boa-nova	Carnaval
Atendido	Bom-dinheiro	Carrapateiro
Avião	Bom-negócio	Cartola
Ás-de-copas	Boneco	Cartucho
Ás-de-espadas	Bordado	Casado
Ás-de-ouro	Bordão	Castanhola
Ás-de-paus	Borracha	Castelo
Azulejo	Brasão	

Catingueiro
Cativo
Cautela
Cavaquinho
Caxiado
Centenário
Chalé
Chaminé
Chamuscado
Charuto
Chatão
Chatinho
Cheiroso
Chibante
Chibarro
Chimarrão
Chinelo
Chita-nova
Chocolate
Chorão
Cigano
Cinema
Cinto-prêto
Cismado
Clarim
Claro-dia
Colchête
Colégio
Combate
Companheiro
Compasso
Completo
Composto
Condado
Confeito
Consôlo
Contradança
Conversado
Coringa
Corneteiro
Coroa
Corsário
Cortão
Criança
Crioulo
Cuidado
Damasco
Dançador

Dançarino
Decente
Delgado
Dengoso
Desafio
Desafôro
Desejo
Desempenho
Deserto
Desengano
Descontente
Despachado
Despacho
Destêrro
Destino
Diamantino
Diferente
Discutido
Ditoso
Divertido
Dobrado
Doce-fino
Do-lírio
Donzel
Dragão
Durão
Emproado
Engomado
Enfeitado
Espoleta
Estação
Estado
Estrangeiro
Estrêlo
Estribado
Fachada
Fantasia
Ferrão
Ferragem
Figurino
Fio-d'ouro
Florão
Flor-da-noite
Flor-da-praça
Flor-da-roda
Flor-da-tarde
Flor-de-lis
Flor-do-lírio

Flor-do-mimo
Flor-do-norte
Flor-do-pasto
Flor-dos-alpes
Flor-miúda
Florete
Foguete
Folgazão
Folguedo
Forquilha (Turquia)
Fortuna
Fragoso
Fundão
Furtado
Fustão
Gabinete
Gaitinha
Galanteio
Galego
Galopim
Galucho (recruta)
Garantido
Gateado
Generoso
Gibu (alteração de zebu)
Gigante
Govêrno
Grandioso
Guarani
Guerreiro
Godê
Guri
Imperial
Império
Janeiro
Jardim
Jeitoso
Jôgo-novo
Labareda
Ladino
Lagoinha
Lajeado
Lambenço (adulador)
Lanceiro
Lembrança
Lenço-branco
Lenço-fino

Letrado
Lindaci
Luminaro
Lumioso (luminoso)
Lustroso
Lutador
Lutero
Macio
Maestro
Maginado
Malabá
Maludo
Malungo
Malunguinho
Malvadinho
Mandureba
Mangação
Mangando
Marcante
Marchante
Marfim
Maroto
Marroeiro
Marroquim
Martelo
Mascate
Matão
Meia-branca
Meia-de-sêda
Meia-noite
Melindroso
Memória
Mengocho[14]
Menininho
Menino
Mestiço
Meu-pensar
Meus-anéis
Michelin
Mirante
Militar
Mira-sol
Mirim
Mistério

Mocinho
Moderno
Moeda
Monte-frio
Morgado
Mosquiteiro
Mourão
Mulatinho
Mulato
Muralha[15]
Namorado
Namôro
Nanico
Não-pensei
Na-presença
Nasceu-feito
Navegante
Navio
Nero
Neste-luxo
Noturno
Nova-espera
Nova-letra
Nova-lira
Novidade
Novo-amante
Novo-amigo
Novo-estado
Novo-giro
Novo-império
Novo-mundo
Novo-tempo
Obelisco
Oceano
Ouro-bom
Ouro-fino
Ouro-só
Pabulagem
Pabuloso
Pachola
Pagode
Paixão
Palácio
Palacete

Paladino
Palhaço
Paquête
Parafuso
Paraíso
Parecido
Paredão
Pasmado
Passarinho
Passeio
Patê
Patente
Pechincha
Pega-manha
Penacho
Pendanga
Pensamento
Penteado
Pente-fino
Perdido
Peregrino
Perolino
Piano
Pimpão
Pimpôlho
Pisa-macio
Piteiro
Ponteiro
Praciante
Praquê?
Prateado
Presente
Presunção
Primeiro
Primitivo
Prudente
Quatro-paus
Quebranto
Querolino
Ramalho
Ranca-tôco
(arranca-tôco)
Rancheiro
Rapazinho

(14) *Mengocho* nos veio de Corumbá, Goiás: procurando saber a significação dêste vocábulo, escreveu-nos o Sr. BENEDITO ROCHA, Secretário-Contador da Prefeitura, que, segundo alguns, vinha de *mengar*, brasileirismo chulo que significa mexer-se, enquanto outros, como um fazendeiro que possuía um boi com êste nome, diziam ser abrasileiramento de *main gauche*, um dos passos das velhas quadrilhas dançadas no sertão.

(15) Geralmente nome de boi reforçado (R. G. do Sul).

Rapaz-solteiro
Realejo
Realeza
Rebôlo
Reboque
Recado
Reclame
Recreio
Recuerdo
Reformado
Regalo
Rei-de-ouro
Relógio
Remanso
Rendeiro
Reparo
Retiro
Retrós
Riacho
Rincão
Riscado
Rocambole
Rochedo
Rodado
Rojão
Rolete
Rompante
Rompe-aurora
Rompe-cêrca
Rompe-ferro
Rompe-lindo
Rompe-mato
Rompe-nuvem
Ronda
Rondelo
Roseiro
Roxinho
Ruano
Rusticana
Sabonete
Sapatinho
Sarmento
Sátiro
Saudade (Sodade)
Saudoso (Sodoso)
Sêda-branca
Sedutor
Segrêdo
Segundo
Segurança
Semblante
Sem-chôro
Sem-demora
Sempre-amante
Sempre-assim
Sempre-vivo
Sem-razão
Sentido
Sentinela
Sereno
Serrano
Serra-preta
Sertanejo
Sertão
Sete-copas
Sete-de-ouro
Sete-ouros
Simplório
Sinal
Sisudo
Soberano
Soberbo
Sobrado
Sol-de-ouro
Sol-do-dia
Sombreiro
Sorriso
Sorteado
Sorvete
Sossêgo
Sultão
Suspiro
Tabarra
Tamoeiro
Tamoio
Tarelo
Tauá
Telefone
Terno-branco
Tesouro
Timbira
Tinteiro
Tirano
Tira-prosa
Tirisco
Toque-toque
Tôda-lei
Tourinho
Trancelin
Triângulo
Trincador
Triunfo
Trocado
Trovador
Tupã
Tupi
Turanja
Turbante
Turuna
Tutu
União
Urano
Vaidoso
Valentão
Valente
Valete
Valoroso
Veloz
Vencedor
Veremos
Viajante
Viçoso
Vigilante
Vilão
Violão
Visonho (visonha – fantasma)
Vistoso
Volante
Volta-grande
Voluntário
Vulcão
Xadrez
Xodó
Zape (interjeição)
Zaranza
Zepelin
Zumbi

Após esta longa enumeração, ainda nos domínios da fantasia e do arbítrio, merecem registro, em parágrafos especiais, variantes regionais, onde, vez por outra, se espelha a alma popular e os seus meios de expressão.

É, por exemplo, hábito generalizado em quase todo o país dar-se aos bois de carro os nomes dos títulos nobiliárquicos, dos cargos públicos, dos postos militares e das profissões: assim é que sabemos de bois chamados Barão, Conde, Duque, Lorde, Marquês, Visconde, Camarista, Delegado, Deputado, Diplomata, Diretor, Embaixador, Escrivão, Governador, Intendente, Interventor, Ministro, Monarca, Presidente, Príncipe, Promotor, Regente, Senador, Tabelião, Almirante, Brigadeiro, Cadete, Capitão, Coronel, General, Major, Marechal, Sargento, Tenente, Advogado[16], Bacharel, Banqueiro, Caçador, Carvoeiro, Doutor, Estudante, Fazendeiro, Fuzileiro, Garimpeiro, Jangadeiro, Lavrador, Maquinista, Marinheiro, Marujo, Pedreiro, Pilôto, Pintor, Prefeito, Professor, Secretário, Soldado, Tropeiro, Vigário[17].

João do Nascimento Costa, de Rio Verde, Goiás, contou-nos a seguinte história: "Após a construção das primeiras estradas de rodagem e a entrada dos primeiros caminhões no Estado de Goiás, passaram os fiscos estadual e municipal a cobrar taxas especiais sôbre o trânsito dos carros de bois, tributo êste que se denominou "impôsto de trilho". Ao chegarem os carreiros às vilas e cidades, após viagens penosas, cansados, suados, com fome, as primeiras pessoas que avistavam nas ruas eram os cobradores do impôsto que, de regra, se faziam acompanhar de um ou mais soldados. Os carreiros, visìvelmente contrariados, satisfaziam o pagamento, mas ficavam revoltados. Passaram a exprimir a sua revolta de maneira singular: cognominaram os seus bois de "Coletor", "Escrivão", "Delegado", "Sargento", "Soldado". E gritavam a plenos pulmões quando ferroavam os bois para estimulá-los — *ei Coletor, ôa Delegado, fasta Soldado.* Assim, pensavam os nossos patrícios, se vingavam das multas e ameaças".

*

* *

Na minha terra natal, senhores de engenho ou simples lavradores timbravam em denominar os seus bois carreiros com vocábulos que lembravam jogos, danças, deuses do paganismo, pássaros canoros, etc. Era de ver como, na organização das três parelhas que normalmente tiravam os carros, se empenhavam no conservar intatas as denominações de cada qual nos casos de substituição

(16) Referiu-nos o Dr. Ernesto Simões Filho, fazendeiro em Mata de São João, na Bahia, o seguinte episódio a respeito do nome "Advogado" dado pelo seu carreiro Damião a um dos bois de seu carro. Perguntado por que motivo dera tal nome, respondeu o carreiro: "Porque seu Dr. meu amo, êste boi gosta muito de se metê na briga dos outros".

(17) A respeito do nome "Vigário", pôsto em um boi de carro, contou-nos o Cel. Olímpio Gonzaga, de Paracatu — Minas Gerais, que certa vez o pároco da localidade perguntou a um carreiro por que razão havia dado tal nome ao boi: "Ah! patrãozinho, é porque êste boi é de uma "veiacaria!..." (velhacaria).



Junta de bois surubim (pintado).

DIANTEIRA	MEIO	COICE
Chita-fina.	Pente-fino.	Cambrainha.
Bem-notado.	Penteado.	Meus-agrados.



Junta de bois castanho-vermelho.

DIANTEIRA	MEIO	COICE
Faz-cobiça.	Neste-luxo.	Se-perder.
Quer-luxar.	Ói-de-lá.	Meu-pensar.

de um ou outro animal. Assim, por exemplo, o Dr. Antônio José Alves de Sousa, médico e lavrador à margem do rio Itapecuru, possuía três juntas[18] nomeadas uma com jogos, outra com sêres mitológicos, outra com pássaros cantadores. A primeira era assim distribuída: Marimbo e Pacau, na dianteira; Dominó e Xadrez, no meio; e Lansquenete e Voltarete, no coice; a segunda, tinha na dianteira — Éolo e Urano; no meio — Adônis e Netuno; no coice — Cupido e Saturno; a terceira contava na dianteira Curió e Rouxinol; no meio — Beija-flor e Bicudo; no coice — Canário e Pintarroxo.

Outros colocam em seus bois nomes que no seu entender valem por um símbolo, como certo lavrador de Vigia, em Minas Gerais, que tendo um carro tirado por uma só parelha denominou os dois animais de Janeiro e Dezembro: inquirido a respeito da razão de ser de tais nomes, respondeu que os bois trabalhavam o ano inteiro[19].

Em São Paulo, no curso de uma viagem de estudos feita em novembro de 1943, até o município de Araras, encontramos o hábito de darem os carreiros aos bois nomes que comecem por uma mesma letra, como aquêles do carro que vimos completo na fazenda São Joaquim, do Dr. Firmo Lacerda Vergueiro, assim denominados: guia — Bandolin e Bailoso; contraguia — Bailante e Baiano; chave — Baralho e Brilhante; coice — Brindado e Barra-mansa.

Ainda em São Paulo é de costume em certas zonas (Fernando Prestes, por exemplo) usarem os carreiros nomes rimados para cada junta, como sejam: Limoeiro — Tamoeiro, Retiro — Suspiro, Balão — Matão, Dourado — Cadeado, Formoso — Mimoso, Castelo — Marmelo, etc., etc.

Do município de Patrocínio, em Minas Gerais, nos chegou a notícia de que havia lá um carreiro que punha nos bois de seu carro os nomes das marcações da velha quadrilha como fôssem Promenade, Balancê (*balancé*), Visavis (*vis-à-vis*), Changê (*changez*), Anavã (*en avant*), Traversê (*traversé*), Galope (*galop*), Tur (*tour*), etc.

Outros denominam todo o tiro com o mesmo substantivo seguido de um qualificativo diferencial: assim, por exemplo, o Dr. Bento Alvino Dantas de Carvalho, senhor de engenho, à margem do rio Real, entre a Bahia e Sergipe, possuía a junta dos "campos" e a dos "montes". A primeira era assim distribuída: dianteira — Campo-alegre e Campo-grande; meio — Campo-largo e Campo-limpo; coice — Campo-belo e Campo-claro; a outra se compunha de Monte-alegre e Monte-verde, na dianteira; Monte-alto e Monte-fino, no meio; Monte-belo e Monte-claro, no coice.

Modalidade interessantíssima é a das chamadas juntas de nomes parelhos, traduzindo, às vêzes, as aspirações, os sentimentos, os votos de seus donos.

(18) Como já foi explicado em capítulo anterior, nesta região a expressão "Junta de bois" designa o conjunto das três parelhas que se atrelam ao carro.
(19) Informação do Sr. Carlos Coelho.

O Cel. Temístocles Alves Leal Amor, senhor de engenho, à beira do riacho Azul, tributário de Itapecuru, possuía uma junta de seis bois, assim denominada: Arvoredo, Delicado (guia) — Que-nasceste, Em-meu-peito (meio) — Não-desprezes, Meu-amor (coice).

O Cel. Bento Alvino, fazendeiro do município do Rio Real, entre as suas juntas, a mais famosa pela beleza dos animais, se denominava: Vou-lendo e Vou-escrevendo, Bem-dizia e Vou-dizendo, Neste-mundo e Só-se-vendo.

De outro lavrador da mesma zona, a junta se compunha dos seguintes bois: Se-está-caro, Não-se-importe; Sempre-tive, Boa-sorte; Deus-me-deu, Flor-da-noite.

Certo sertanejo de Itapecuru — Bahia, que tinha rixas com um vizinho, transfundiu a sua ironia numa junta de bois: Pense-muito, Fale-pouco; Cuide-em-si, Deixe-os-outros; Deus-me-deu, Grande-gôsto.

Outro exprimiu os seus anseios nos nomes dos bois de seu carro: Tenho-vontade, Mas-não-posso; Eu-quisera, Ser-feliz; Esta-fé, Tenho-em-Deus.

Um de Lagarto, em Sergipe, denominou do seguinte modo: Só-se-sabe, Se-disser; Bem-verdade, Assim-é; Tem-saudade, Porque-é?

De Boquim, também município de Sergipe, nos informaram haver ali uma junta chamada Sempre-tive, Boa-sorte; Comprei-caro, Não-se-importe; Deus-me-deu, Flor-do-norte; e outra com os seguintes nomes: Faz-desejo, Desejado; Faz-cobiça, Cobiçado; Faz-namôro, Namorado. Ainda de Sergipe, município de Itabaianinha, nos chegou a notícia de que um fazendeiro denominava as três juntas emparelhadas (bois da mesma côr) da seguinte forma: junta de bois castanho-vermelhos: Faz-cobiça e Quer-luxar; Neste-luxo e Ói-de-lá; Se-perder e Meu-pensar; a de bois pretos lisos designava-se — Nasceu-feito e Estou-fazendo; Quero-ser e Lindo-amor; É-dotado e Vem-das-nuvens; a de bois surubim, pintados de prêto e branco, chamava-se — Cambrainha e Meus-agrados; Penteado e Pente-fino; Chita-fina e Bem-notado.

*

* *

Referência especial merecem os nomes frásicos, alguns dos quais já citados acima: nêles, mais do que nos nomes simples ou mesmo compostos, se reflete muito do sentir do sertanejo.

Constam de nossas listas, entre outros, os seguintes:

Beija-a-dama	Deixa-disso	Me-queira-bem
Beija-a-mim	Está-na-venda	Não-carece
Bem-dizia	Está-(tá)-no-trinque	Não-me-pise
Brinca-só	Estou-formando	Não-merece
Caro-custou	Já-te-dói	Não-pensei

Não-se-vexe	Sou-do-mimo	Vá-se-é
Pra-mim-será	Só-mirar	Vejam-o-mimo
Pisa-no-ponto	Só-quem-brilha	Veja-o-gabo
Quem-te-espia	Só-quem-brinca	Vem-brincando
Quem-tu-eras	Só-quem-luxa	Vem-da-lira
Quer-ser-lindo	Só-se-mira	Vem-da-praça
Quer-ser-pabo	Só-se-vendo	Vem-das-nuvens
Quero-ver	Tenho-dito	Vem-de-longe
Se-duvida	Tenho-gôsto	Vem-do-baile
Se-eu-soubera	Tenho-vista	Vem-do-norte
Sempre-é	Tudo-é-sina	Vem-do-samba
Só-pra-mim	Vai-brincando	Venha-ver
Só-se-ama	Vai-quem-fica	Vou-brincar
Sou-da-lida	Vai-sofrendo	Vou-buscar, etc., etc.

Ao dar neste capítulo uma idéia do como se escolhem, formam e impõem os nomes dos bois carreiros, versamos assunto quase inédito entre nós. A não ser o ensaio do sábio Lindolfo Gomes, em seu *Nihil Novi...* (1927), não temos notícia de qualquer estudo a respeito. Em homenagem ao grande folclorista mineiro, transladamos para aqui o que escreveu a respeito dos bois, num capítulo interessante intitulado "Nomes de Animais": "Em viagem pelas nossas estradas reais tão cheias de poesia e tranqüilidade, quando menos esperamos ouvimos, ao longe, o chiar monótono de um carro de bois que, mais além, surge na curva do caminho. Chegam-nos, então, distintamente, as vozes de incitamento do carreiro e do candeeiro que, de vara em punho, chuçam as médias juntas:

— Eia, *Manchado!* afasta, *Brinquinho!* carrega, *Marmelo!* êta, *Biscoito!* arreda, *Triunfo!* puxa, *Cambraia!* anda, *Carrapicho!* agüenta, *Mariola!* ouá!... ouá!...

E o carro vai rompendo, pesado e aos boléus, cantando, cantando a sua toada secular, último eco revivescente de uma tradição longínqua, rememorando ainda os rústicos recursos da viação antediluviana...

Vence atoleiros, insinua-se pelos trilhos mais impraticáveis, transpõe morros, atravessa riachos, desliza pelas esplanadas, levanta nuvens de poeira e, de manhã à noite, não cessa a sua marcha lenta e o seu chiar monótono até fazer a entrada triunfal no povoado ou nas fazendas.

Os bois como outros animais de trabalho ou domésticos têm os seus nomes, os seus apelidos. Vem mesmo daí o velho ditado, de *saber dar nome aos bois,* que se aplica a alguém que revela habilidade para alguma coisa.

Na escolha dos nomes que os nossos roceiros dão aos animais vemos uma das faces por onde mais se distinguem as preferências

e inclinações poéticas do espírito popular. Nomes de frutas, de pássaros, de plantas, de heróis, de títulos honoríficos, de entidades abstratas, de produtos fabris e da lavoura, de sêres mitológicos, de astros e fenômenos da natureza e até mesmo outros que sugerem idéia de bravura, de valentia ou representam verdadeiras expressões de carinho, são as denominações que êles escolhem para os seus bois, cavalos, cães, gatos, etc.

Quem não conhece como uma das peças mais expressivas do *folclore* brasílico a velha *canção do boiadeiro*?

Nela encontramos alguns dos nomes da preferência patrícia:

Oh! Vem cá, *Marisco,* vem cá, *Rosilho*
Assim eu te pilho, estás bem arranjado;
Vem cá, *Pintado,* vem cá, *Namorado,*
Vem cá, *Diamante,* saiam dêste mato...
Já rompi o fato, *má raios* os parta.

Da interessante e entusiástica *chegança* do *Bumba meu boi!* que faz a alegria dos povos do Norte pelas festas dos Reis Magos e que é muito conhecida e, em certas localidades, representada, mesmo em Minas, onde assistimos, algumas vêzes, a êsse divertimento, podemos extrair alguns passos em que tais nomes figuram:

— O meu boi é *pintado*
— Eh boi!
— O meu boi é *malhado*
— Eh boi!
— Ora, entra, *Airoso,*
Ora faz a cortesia!
Eh! bumba!
Ora brinca, *bonito*
Eh! bumba!

Não podem, pois, ser mais variados nem mais pitorescos os nomes de escolha popular dados aos animais com que o homem vive, luta e trabalha cotidianamente, como podemos ver na relação que se segue e que colhemos em diversas localidades mineiras:

Bois:

Brinquinho, Biscoito, Triunfo, Rosado, Carrapicho, Mariola, Jacaré, Cravo, Pintado, Malhado, Estrêlo, Barroso, Barruão, Marruá, Canteiro, Laranjeira, Pachola, Moleque, Encerado, Crioulo, Bem-te-vi, Peitudo, Valente, Pinhão, Maluco, Fazendeiro, Barão, Maioral, Alecrim, Rio Prêto, Trigueiro, Garapau, Gragoatá, Gostoso, Beija-flor, Serra-Negra, Peroba, Cabiúna, Garapa, Gavião, Barreado, Rio Verde, Goiano, Bonito, Mato Grosso, Papagaio, Veado, Vadio, Melado, Passarinho, Urubu, (dizem aribu), Gafanhoto, Palmito, Carrapato, Ma-

rimbondo, Candeeiro, Carreiro, Lampião, Limoeiro, Turuna, Sereno, Marinheiro, Pessegueiro, Dorminhoco, Ladino, Melancia, Velhaco, Lagarto, Ferramenta, Caramujo, Vestimenta, Caruncho, Capêta, Carretel, Alegria, Marmelo, Mulato, Moreno, Riacho, Enfeitado, Bandeira, Perrengue, Cabeludo, Canoa, Carneiro, Lambari, Surubi, Canela, Lontra, Senador, Garrancho, Coqueiro, Teimoso, Barbela, Capixaba, Pinheiro, Carretão, Carangola, Gravata, Campista, Vermelho, Xadrez, Marmota, Maravilha, Espasso, Redondo, Maracujá, Tucano, Namorado, Manjericão, Monjolo, Cambraia, Marisco, Airoso, Vistoso, Canastra, Mutuca, Parafuso, Mascarado, Mercúrio, Laranjo".

Certo, há ainda muito que respigar em tão interessantes pormenores da vida dos sertões.

QUINTA PARTE

Trabalhadores do carro de bois

CAPÍTULO I

Os condutores do carro de bois e os seus auxiliares: carreiros ou carreteiros e guias. Categorias de carreiros

O carreiro[1]

Lá vai meu carro subindo
A estrada branca de lua...
Trabaio, am—, tudo é findo,
Só meu carro continua
Subindo, sempre subindo...

A trova paira no ar...
Por um momento elástica, suspensa,
Penetra a quietação da noite imensa
E se dissolve límpida, macia,
Sob um céu de beleza constelada...
— Que encanto singular,
Que ternura arrastada,
Que magia,
Nessa voz, nessa noite, nessa estrada!

É o carreiro cantando,
É dêle a voz que vibra além sonora...
— Ao tamborete rústico do carro
De pé, num tom largado de desleixo,
Chapéu largo de couro atado ao queixo,
Entre os lábios o tôco do cigarro,
— Os músculos do tronco ressaltando
Da modesta camisa de algodão,
Derreado o corpo a meio, balançando,
Num sacolejo demorado e brando,
Lá se vai noite a fora
Essa figura ingênua do sertão.

(1) Êste poemeto foi especialmente escrito para êste livro pela minha filha Seleneh Maria de Souza Medeiros. Inspirando-se no cenário do trabalho rural do engenho "Murta", traduziu ao vivo a figura do carreiro nordestino.

Vejo-lhe o braço enérgico, moreno,
Que meneia com garbo e desempeno,
A velha taca e a vara de ferrão.
Vejo-lhe as linhas brônzeas do semblante,
O perfil tão bizarro, mas sereno,
Como talhado em plena rocha nua
Que ao sol da sêca treme e reverbera...
Debruço-me em su'alma quêda e austera,
Misto de candidez
E de bondade rude,
Que augusta, simples, derramada, estua
Dentro de uns olhos de expressão tocante!
Alma clara de luz, mas quanta vez
Recolhida, nostálgica, distante!

E como é belo êste caboclo forte!
Nêle há nada de súbito, de presto,
Nada que turbe a compostura, o gesto!
Altivo e sério, em quase eterno enleio,
De tal modo se ajusta, e amolda, e liga
Ao seu carro de tôsco movimento,
Que mais parece parte dêsse todo:
Rodas e patas num conjunto lento,
Entre pausas de marcha e de cantiga,
Subindo a custo, chapinhando o lôdo,
Num desarticulado bamboleio,
Num chio rabugento!

Êste caboclo veio, humilde e manso,
Nesse mesmo monótono balanço,
De muito longe, lá do velho engenho...
Juntas de boi tangendo sem repouso,
Dia inteiro num árduo desempenho,
Dentro do carro lerdo e vagaroso,
A sobraçar os seus montões de cana!

Alvorada

De manhãzinha, quando o sol aponta,
E o mato já festivo,
Acorda todo em primavera feito,
E um resto bom de treva se mistura
A essa eterna-fugaz renovação
Que é cada albor de um dia,
Quando êle sente dilatar-se o peito!
— Em volta é tudo casto, primitivo,

Como se esta alvorada tão singela,
Embebida dos ares do sertão,
Fôsse um novo comêço para o mundo...
— Êle salta do leito,
Põe-se à faina ainda em plena calmaria,
E sente, no ar, que tôda a natureza,
Num como beijo tépido, profundo,
Em suprema oferenda se lhe dá
Neste instante de paz e de grandeza...

Avia, meu carreiro!
Eia, depressa... Atrela
No coice a junta escura,
Ao meio a branca e preta,
E na frente o Mimoso e o Feiticeiro...
— Uma olhadinha aos eixos acolá,
Nas cantadeiras o unto do costume...
E tudo pronto... e o mato transbordando
De cantos de sabiá
E asas de borboleta,
Grandioso, saturado de perfume,
Hospitaleiro, bom, convidativo...
Roda o carro. Não chia... Vai cantando...

Meio dia

"Vorta, Mimoso, Vorta, Fiticeru,
Avia, peste... Vorta, Boi Coroa...
Avia!..." A voz dolente do carreiro
Na solidão ressoa...

E o carro passa... Como a um ferro em brasa,
A terra sofre o sol, vermelho, imenso...
Há pelos ares, sem bulícios de asa,
Um tremular de incenso...

Na forte claridade purpurina
Do meio dia pleno, o carro trilha
Por veredas ardentes à solina,
Cheirosas à baunilha...

Descendo rampas, num gemer constante,
Passa cantando pela estrada plana...
Num trote demorado vai distante,
Por entre os pés de cana...

E os gritos do carreiro vão morrendo,
Enquanto o carro mais se distancia...
Eh! Bem-Querido... Avia, Só-Se-Vendo...
Eh, Namorado... Avi...i...i...a!...

Anoitecer

Agora à noite vêm, carro e carreiro,
Voltando a frouxo passo...
Ambos sabem que o rancho hospitaleiro
Há de estender-se sôbre o seu cansaço...

Os bois se arrastam preguiçosos, tardos,
Projetadas à frente,
As enormes cabeças de altos galhos,
Sob o jugo pesando no cachaço,
As patas grossas esmagando cardos,
Uma espuma de baba transparente,
Escorrendo em filête das maxilas,
Molhando o barro compassadamente...
E todo um poema de saudade mansa
Boiando na água parda das pupilas...

Avança o carro... Avança...
E o carreiro deslembra dos trabalhos,
Enlevado na estranha melodia,
Que se desprende quando a roda chia...

Oferenda

Tu, meu caboclo amigo,
Que vens na estrada, ao lânguido acalanto
E aos trambolhões do carro sertanejo,
Herói obscuro de um Brasil antigo,
Mal sabes tu que a ti se deve tanto!

À trajetória do teu gênio andejo
Vão se rasgando atalhos soturnais
Que mais tarde serão largos caminhos,
Alegres e ensombrados,
Por onde passarão
Os sulcos dos arados



Carreteiros churrasqueando.
(Foto do major Armando B. Gonçalves — *Rev. da Semana* — Agôsto de 1942).

E onde tratores rolarão depois,
Revolvendo-te as terras ancestrais!
Nas sendas broncas que teu carro faz
Trilhos se estenderão
E o silvo agudo das locomotivas,
Alargando horizontes, perspectivas,
Há de em breve acordar vozes distantes,
Num tufão de fagulhas crepitantes,
Revoando em tôrno, pela noite em paz...

Desbravado o sertão...
Mais próspero, maior...

Tudo isto à custa da coragem tua,
Das patas dos teus bois,
Dos pingos do teu suor,
Dos velhos calos que tu tens na mão...
Dêsse teu canto que fugaz retorna
Enchendo de doçura a noite morna:

"Trabaio, amô, tudo é findo,
Só meu carro continua
Subindo, sempre subindo..."

SELENEH DE MEDEIROS

I

O TRABALHO DE DIRIGIR, guiar e manobrar o carro de bois é geralmente executado, no Brasil, por duas pessoas: o condutor, de regra um homem feito, e o ajudante, de costume um menino ou rapazola[2].

Ao primeiro se chama carreiro, carreteiro, tangedor, tangerino, tocador: *carreiro* é denominação usada em quase todo o país; *carreteiro* é o têrmo corrente no Rio Grande do Sul, no sul de Santa Catarina (Cresciúma, Tubarão, São Joaquim) e também ao sul de Mato Grosso e no Território de Ponta-Porã; *tangedor* se diz no sertão da Paraíba e de Pernambuco; *tangerino* em municípios do Piauí e Ceará; *tocador* é um nome que se ouve em algumas zonas de São Paulo e em municípios de Goiás (Corumbá, Morrinhos).

Para o segundo os sertanejos criaram uma interessante polionímia[3]: assim é que o vemos chamado *bôca de boi* em municípios da Bahia, como Campo Formoso; *boeiro* em Camaquã e São Gabriel, no Rio Grande do Sul e também em partes do Território de Ponta Porã e do Estado de Mato Grosso (Mato Grosso); *candeeiro* em Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro; *chamador,* ou mais comumente *chamador de bois* em Sergipe, na Bahia, no Ceará, no litoral de Pernambuco e em partes do Rio Grande do Sul; *coringa* em Alagoas e outras zonas do Nordeste; *dianteiro,* em alguns municípios do Rio de Janeiro, como Araruama; *guia,* usado, em geral, no Sul; *guiador,* na zona de Sobral, no Ceará; *guieiro* em partes de Goiás e Espírito Santo; *lamparina,* em municípios de Minas Gerais; *menino de boi,* na região de Jequié e Rio Novo, na Bahia; *môço de boi* ou *môço de carro* no Recôncavo da Bahia; *ponteiro,* em certos lugares do Rio Grande do Sul e de Mato Grosso; *puxador,* no sertão de alguns Estados nordestinos e em Campo Largo, no Paraná; *sogueiro,* ao norte de Minas Gerais (Vigia).

Adotaremos, neste trabalho, os nomes mais comuns no país, ou seja — *carreiro* e *guia*: ambos se incluem entre os trabalha-

(2) Variantes dêste sistema geral encontram-se em algumas zonas do país: em certas partes de Mato Grosso, segundo informação de Elisbério de Sousa Barbosa, onde se atrelam ao carro sete e mais juntas de bois, torna-se indispensável mais de um carreiro para tocar a boiada; em municípios dos Estados do Nordeste e bem assim onde se usa o atrelamento de uma só junta ao carro, é dispensado o ajudante.

(3) *Polionímia* — variedade ou multiplicidade de nomes para o mesmo objeto.

dores rurais do Brasil, de vez que o carro de bois é veículo que só se encontra empregado nos trabalhos do campo, nos serviços da lavoura e nos transportes do interior.

É bem compreensível que, num vasto país como o Brasil, de regiões diferentes pela ambiência física e humana, variem um tanto as condições e particularidades do trabalho com os rústicos veículos que, ainda em grande maioria, atendem às necessidades dos nossos sertões. Embora o nosso estudo se baseie em informações, que nos chegaram de várias partes do país, a respeito dessa modalidade do trabalho rural, é bem possível haver falhas no que se refere aos usos e costumes regionais; procuramos, entretanto, fixar as linhas gerais do como se trabalha com o carro de bois.

II

Caracterizemos, de primeiro, os seus dois trabalhadores: o carreiro e o guia.

O carreiro ou carreteiro é pròpriamente o condutor do carro de bois, responsável, antes do mais, pela sua eficiência, segurança e utilidade.

O guia é o seu ajudante ou auxiliar nas diferentes atividades da condução do veículo e da execução dos serviços correlatos.

O carreiro é, de regra, um homem que se especializou na direção de carros de bois e no trato da boiada que o tira: para tanto aprendeu a lidar com os animais e com o veículo desde os verdes anos, auxiliando um profissional[4]. Os serviços do guia são quase sempre executados por um rapazola de 12 a 18 anos, não só por medida de economia dos fazendeiros, de vez que o seu trabalho é mais barato, mas também como escola de formação de futuros carreiros. De feito, as tarefas que executa constituem uma verdadeira aprendizagem da profissão carreteira: sem essa lida diária, ao lado dos mais experientes, não se poderiam formar carreiros capazes, conhecedores de todos os segredos das carriagens. Chamar bois é o primeiro estágio para bem dirigi-los depois. Verdade é que nem todo o guia passa a carreiro: para isso é de mister que, na labuta de todo o dia, revele disposição e inclinação para o ofício de condutor de carros. Sem êsse prévio adestramento, que se desenvolveu e apurou na disciplina de alguns anos de trabalho, não se lhe deve confiar o manejo e cuidado do patrimônio que é, sem dúvida, o carro com as juntas que o puxam.

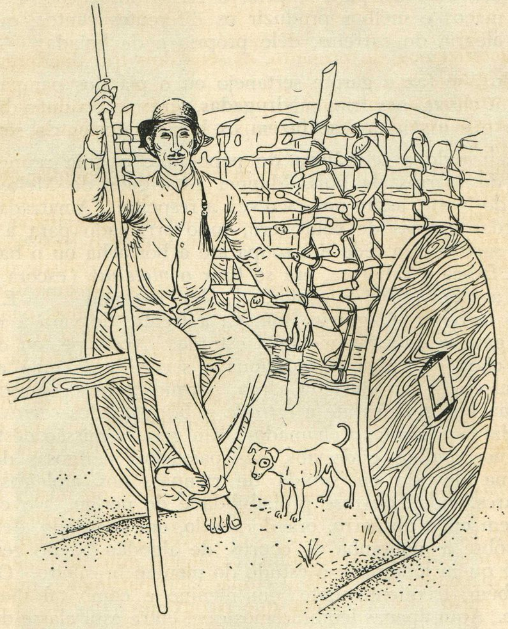
(4) Esta especialização não é rigorosamente observada em algumas zonas do país, sobretudo ao Sul. O Dr. Gastão de Oliveira, fazendeiro em Nhecolândia (Corumbá), região mato-grossense, escreveu-nos dizendo que, nessa zona, qualquer vaqueiro ou peão dirige a carrêta. Por seu turno, o Eng.º João Protásio Pereira da Costa, referindo-se ao Rio Grande do Sul, informa: "Nas fazendas, as carrêtas que trabalham no transporte de lenha ou de produtos da roça (milho, feijão, mandioca, abóbora ou melancia) são guiadas pela peonada. Os carreteiros, pròpriamente ditos, são os condutores de carrêtas, proprietários ou não, que fazem longas viagens, de cidade a cidade, na zona pastoril ou de uma estação ferroviária a algum povoado. Quando muitas carrêtas viajam juntas, há um capataz, homem de confiança do proprietário ou fazendeiro".

Por isso mesmo trataremos, em primeiro lugar, das obrigações do ajudante do carreiro, ou seja do guia. Compete-lhe de um modo geral:

a) ajuntar o gado do tiro para a pega, isto é, pô-lo no curral da propriedade ou no local em que se acha o carro com o seu equipamento[5].

b) tanger um a um os bois para onde estão estendidos os apeiros, a fim de serem encangados e ajoujados, no que auxilia o carreiro;

c) *puxar*, isto é, guiar os bois pelas estradas, para o que usa uma vara com ou sem ferrão, indicando à junta da frente ou dianteira os caminhos, os atalhos e desvios necessários;



Tipo de carreiro paraibano.
(Desenho de Percy Lau).

(5) Segundo informação do Dr. Gastão de Oliveira, fazendeiro em Mato Grosso, quando se realizam longas viagens, fora das sedes das fazendas, os bois são ajuntados em cercados de emergência feitos com fios de arame liso, em geral, de forma circular, chamados regionalmente *trincheiras*.

d) abrir as cancelas e porteiras que dividem pastagens, lavouras e propriedades, fechando-as depois de haver passado o carro;

e) indicar aos animais, por meio de gestos e de gritos curtos, as manobras indispensáveis, como sejam marchar, recuar, parar, etc.;

f) ajudar a carregar o carro e a travar ou amarrar a carrada;

g) auxiliar o descarregamento;

h) ajudar a soltar a boiada ao fim dos serviços;

i) velar pelos animais e pelos complementos do carro, de acôrdo com as ordens do carreiro;

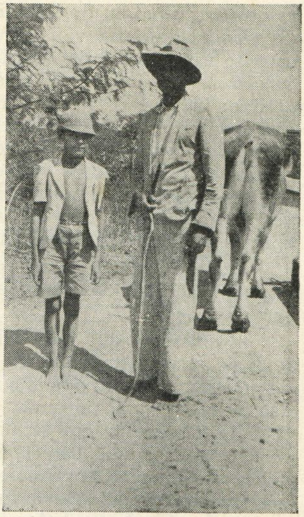
j) untar, quando necessário, as empolgueiras do eixo, isto é, lubrificá-las, para amaciar o atrito dos cocões e dos chumaços e melhor produzir os diferentes cantos, que são a alegria do carreiro, dêle próprio e da boiada.

Tudo isso faz o garôto sertanejo ou o piá dos pampas do sul ao sol e à chuva, nas frias madrugadas, ao pino do meio-dia, noites adentro: e é assim que se fazem os homens fortes do sertão.

Focalizando a relevância do papel que o guia representa no manejo dos carros de bois, Manuel Rodrigues de Melo, do Rio Grande do Norte, assim nos escreveu a respeito: "Amarrada a carga com cordas grossas de couro cru, tudo arranjado para a viagem, desde o saco com a rêde e a roupa até a borracha ou o barrilzinho de água fresca e saborosa, era só tirar o *moleque* (escora, espera) e gritar aos bois: "boi Surubim...", "boi Bargado...". E o carro dava de marcha. O guieiro tomava a frente, de vara à mão, até o carro ganhar definitivamente a estrada. Neste pé, ou o guieiro ia para cima da carga ou continuava servindo de guia aos bois. O normal era ir em cima da carga, porque os bois, mansos e práticos, uma vez guiados até a *estrada pública* ou dos *carros*, dispensavam, daí por diante, o chamador. Em geral a missão dêste só era exigida nos atalhos e desvios, nas passagens perigosas de rios e lagoas, na descida ou subida de rampas, nos atoleiros, enfim, nos lugares onde houvesse probabilidade de perigo. Do contrário, andava em cima do carro, ora dormindo, ora acordado, deitado de bruços sôbre a montanha de couros, de algodão ou de gêneros... Já houve quem lembrasse o estudo do menino brasileiro. O guieiro era também, freqüentemente, um menino e como tal merece ser estudado. Aqui apenas lembraremos que, entre essa classe de humildes servidores da coletividade, havia alguns que em nada desmereciam a velha expressão sertaneja, com que o gênio da raça lhes mimoseava, nas horas de lazer — *menino-homem*. Pois quando o carreiro, exausto de viagem, desejava dormir um pouco, entregava-lhe a direção da casa-ambulante — o carro — e adormecia ao relento das noites estreladas. E o *menino-homem* cumpria à risca



Chamador de carro de bois tocando o "imborá" (Sergipe).



Carreiro e candeeiro de Minas Gerais.



Carreiro e ajudante do carreiro no Piauí.

as ordens do pai ou do tio carreiro, no intervalo daquele meio sono de viagem. A sua vigilância era dupla, corajosa, incessante. O carreiro não a exerceria nunca, com a intensidade, o calor e a dupla função de discípulo e de mestre. Diante do perigo, só tinha uma atitude: removê-lo sagazmente, ou parar o carro, chamando imediatamente o carreiro. No primeiro caso era uma prova a mais do valor, da vivacidade e da coragem com que habitualmente contornava as dificuldades. No segundo patenteava a prudência, o zêlo e a serenidade com que se mantinha em face do perigo. Por aí vemos que a vida carreira era também uma escola de coragem, abnegação, disciplina e sacrifício".

Era e é assim também que, por uma contínua e árdua aprendizagem, ao lado dos mais velhos, se formavam e formam os bons carreiros.

A verdade é que nem todo o indivíduo se ajusta a tal profissão. A dição quase proverbial do nordeste baiano de que "todo o filho de praiano é remeiro e todo o filho de senhor de engenho é carreiro", não passa de uma alegoria, que tem apenas a justificá-la o fato tradicional de que, em geral, o filho do senhor de engenho, entre os seus brincos mais característicos, conta sempre um carro de carneiros ou de bodes, em tudo e por tudo semelhante ao carro de bois, que êle mesmo cuida e dirige. Nós mesmos nos lembramos, com a mais desafetada saudade, do nosso carro de carneiros que rodava alegre pelos caminhos do engenho "Murta"[6]. E não se encontra em pedras gravadas da velha Roma a representação do *plostellum*, diminutivo de *plaustrum*, pequeno carro tirado por cabras e tangido por jovens romanos?

Descrevendo o tipo do carreiro de sua terra, o Revmo. Pe. Luís Santiago, de Cuité, na Paraíba, enviou-nos a seguinte página vivamente pinturesca: "O carreiro é um homem bastante familiarizado com os bois e habilíssimo no tratar com êles. Conhece tôdas as necessidades do mister. Nem todos os homens têm bossa para isso. É como o poeta, que nasce e não se faz; precisa de jeito para com os bois e cuidado com o carro. O exercício do carreiro deve ser constante, sob pena de perder a competência. Todo carreiro

(6) A atração que a labuta dos carros de bois exercia no espírito dos filhos dos senhores de engenho é descrita, à justa, numa página de Júlio Belo, em seu notável livro *Memórias de um Senhor de Engenho*. À pág. 32, lê-se: "Outra imitação que nos empolgava era a dos carros de bois. O serviço dos carreiros constituía uma grande atração para os nossos brinquedos. As rodas do carro nós as fazíamos com tábua de caixão de pinho, as mesas como os cabeçalhos do mesmo material; os eixos de hastes de limoeiro ou copiúba. Púnhamos carvão ralado nas empolgueiras, carregávamos o carrinho de areia ou de pedaços de tijolos e êle saía cantando na prima ou no bordão como os carros de verdade. Bois, nós os fazíamos de gomos de cana: um côlmo só dava tôda uma boiada. A canga era um espêto de duas pontas, que ligava os gomos. Púnhamos um espinho de laranjeira de cada lado do nó e estava o boi com os seus dois chifres. Cada um tinha o seu nome como os bois do engenho: Barboleta, Dourado, Beija-flor, Valoroso, Peça-fina, Primor... Claudino gabava a ardideza de certos bois e picava com a aguilhada de ferrão (um caniço de carrapicho com um alfinête na ponta) os bois pesados e mandriões. Fazia-o, às vêzes, com tamanho furor fingido, que eu ria às gargalhadas, aplaudindo-o..." Sebastião Almeida Oliveira, devotado folclorista de Tanabi, em São Paulo, diz — "O carro de bois exerce marcada influência na infância do roceiro, tornando-se brinquedo predileto do caipirinha, quer use o primitivo carrinho de sabugos e rodas de cabaça, quer os mais desenvolvidos, onde atrelam cães ou cabritos".

se acompanha de um ajudante, o qual, à moda dos guias de cego, puxando uma corda ou com uma varinha, marcha à frente dos bois. O carreiro tem a sua linguagem própria, costumeira e parece, quase, recortada de meiguice, máxime quando trata com os bois no serviço. É uma linguagem tôda peculiar: "levante o pé, erga a cabeça, firme-se nos cascos, junte-se ao outro, una a ponta, marche à frente, faça espinhaço, distorça a curva, olhe o perigo às direitas", e tudo isto é dito em voz imperativa, mas branda e aveludada e com tal energia que os serviçais jamais se enfadam, obedecendo sem constrangimento. Os carreiros amam seus bois como aos próprios filhos, ministrando-lhes carinhos e cuidados, tratando-os fartosamente à boa ração. A boiada afeita ao serviço conhece o seu carreiro e até mesmo o carro de trabalho[7]. O carreiro parece o homem mais feliz. Anda despreocupado, alheio às misérias e bulícios do mundo, desconhece a maldade e a vanglória, não tem vaidades além de seus bois".

Como quer que seja, do Norte ao Sul, ao carreiro compete as seguintes tarefas comuns:

a) amansar os bois de seu carro, ensinando-lhes os serviços, aproveitando-lhes a capacidade nessa ou naquela posição ou junta;

b) formar, em todos os dias de trabalho, a fieira de tração, ou seja, encangar os bois, ligar uma junta à outra, atrelá-las ao carro, dejungindo-as ao fim dos trabalhos;

c) dada a ordem de marcha, tanger adequadamente os animais, sem violências e maus tratos;

d) carregar e descarregar o carro com o auxílio do guia ou de outras pessoas no caso de cargas de grande pêso por unidade;

e) zelar pela conservação do carro, do seu equipamento, dos seus acessórios;

f) velar pela saúde dos animais, que tiram o carro, proporcionando-lhes, quando possível e sobretudo em longas viagens, boas rações e o necessário descanso para poderem ruminar tranqüilamente;

g) cuidar das cargas que transporta;

h) evitar os acidentes na jornada, alguns dos quais põem em risco a sua própria pessoa, a do seu auxiliar e até a dos bois da tração.

Há mais ainda: um sem-número de pequenos cuidados, desempenhos e serviços, que lhe prendem a atenção e lhe desafiam a aptidão e a prática de tais lidas.

(7) PEDRO LUÍS OSÓRIO, no seu livro *Rumo ao Campo*, diz do Rio Grande do Sul: "A condução de bois, se possível, deve ser feita sempre pela mesma pessoa, para não ficarem defeituosos (diferença de trato, forma de condução); e ensinados, obedecendo não à picanha com prego, mas ao grito do carreteiro e barulho da picanha".

Se bem executado tudo isso, pode ter o título, que tanto o desvanece, de "mestre-carreiro".

A respeito dêsse tipo dos nossos trabalhadores rurais, escreveu-nos o ilustre agricultor pernambucano, Dr. Samuel Hardman, em carta de 15 de dezembro de 1942: "De 60 anos são as minhas reminiscências, porém, bem vivas, ainda, pois as colhi com a fascinação, que provocava, em todos os meninos daquela época, tudo quanto se relacionava com os únicos veículos então usados nos engenhos. Mestre Manuel Banguela (ao chamar, dar ordens, ou fazer referência a um carreiro, mencionava-se-lhe sempre o título, sendo mesmo um senhor dirigindo-se a seu escravo), negro, alto, magro, ágil e musculoso, viera bem novo da África e começara a trabalhar como chamador de bois. Passando a carreiro, trabalhou no engenho de meu pai durante dezenas de anos, onde, já muito velho, faleceu. Exemplo ajustadíssimo de adaptação vocacional. Quando eu era criança, respeitava-o, queria-lhe bem, invejava-o, confesso, guardava-lhe um tanto, às escondidas, do nosso almôço, o que mais me parecia agradar-lhe e jamais esqueci de transformá-lo em sócio no bom fumo de corda, que meu pai sempre tinha de reserva... As suas regras e lições eram para mim postulados. Nunca deixei de acompanhá-lo para as matas e *partidos*, quando era possível burlar a vigilância materna... Com que emoção, já "seu dotô", eu o abraçava, relembrando *encrencas* ou casos pitorescos daquele tempo. Recordo-me de como cuidava os seus bois, ora alisando-lhes o pêlo, proferindo então palavras carinhosas, como que se dirigindo a filhos, ora censurando-lhes as rebeldias, com injúrias tremendas. E, não raro, aplicando-lhes ferroadas... Quem os maltratasse, porém, tinha-o como inimigo. E nenhum carreiro tinha o gôsto de pegá-los. Também os "bichos" pareciam porfiar em corresponder à confiança do professor e dono. Dizia-se que Mestre Banguela era "mandingueiro" (feiticeiro), pois, por mais bravio que fôsse o novilho, se submetia como cordeiro aos seus aboios e acenos. Além disso curava bicheiras sem mercúrio ou tinhorão, mas, simplesmente, com palavras, no rasto... Havia bois prediletos, para os quais nas manobras o "Mestre" apenas "balançava a vara". Nunca o ferrão os atingia. Eram quatro nesse tempo — Boa Sorte, Condado, Jasmim e Almirante. Quão nítida lhes tenho a figura na memória! Hoje, êsse tipo de carreiro não existe; desapareceu antes do carro... O atual não se envaidece do seu ofício. Só o preocupa a importância do salário. Automàticamente perdeu, por seu lado, a homenagem que se traduzia pelo tratamento de "Mestre"[8].

(8) O ilustre fazendeiro Dr. Antônio Alves de Araújo, do Engenho Amaraji, em Pernambuco, respondendo ao nosso "Inquérito" em nome da Sociedade Auxiliadora da Agricultura do mesmo Estado, fala ainda da existência do "mestre-carreiro", ao qual também se dá a denominação de "chefe do curral". A êste cabe cuidar dos bois, distribuir o serviço pelos carreiros, percebendo uma diária de 8 cruzeiros, enquanto os simples carreiros percebem a de 5 ou 6 cruzeiros.

José Lins do Rêgo, mago revelador do cenário rural nordestino, escreveu uma página magnífica sôbre um mestre-carreiro de seu honrado avô. Ei-la: "Um ótimo artigo de Celso Mariz sôbre o carro de bois na Paraíba me fêz lembrar de Miguel Targino, o carreiro-mor do meu avô. Era alto, espadaúdo, de longos bigodes, de olhos mansos como os dos seus bois de coice. Miguel merecia tôda a confiança para as viagens da família, para os carregamentos de lã, até a cidade da Paraíba.

Quando a minha tia Maria marcava um passeio, Miguel era a primeira pessoa a ser prevenida. Lembro-me dêle como de um gigante dos contos da velha Totônia. Êle sabia manobrar um carro como um gênio, sabia tratar dos seus bois, como se fôssem de sua propriedade. Aliás os carreiros eram como donos de suas juntas de coice e cambão. Diziam, mesmo, entre êles: o "Medalha" é de Miguel Targino, o "Lavandeira" é de Chico Prêto. Êste sentimento de posse em Miguel era macio e brando. Os seus bois estavam sempre gordos, bem tratados, sem bicheira. Miguel era mestre-carreiro com todos os títulos. Nunca dera uma virada, nunca perdera um novilho no amanso, nunca arrancara um mourão de porteira, uma mesa de carro. O cantar de seu carro era firme; os cocões choravam com o pêso da lã e da cana madura, num canto que não variava de tom. Sabia-se de longe quando Miguel Targino vinha carregado. Êle comandava os companheiros. Era quem trazia os conhecimentos da estação da estrada de ferro, quem marchava na frente dos 10 carros do Coronel José Lins, nas estradas triunfais em Pilar, em São Miguel, em Coitèzeiras, no Varadouro. Nas viagens, com a família da casa-grande, agia como homem de confiança ilimitada. Lembro-me do carro parado, coberto com as esteiras, com colchões nas tábuas da mesa, à espera do povo. Fazia-se madrugada para as longas viagens. A última que fiz com Miguel Targino tinha 10 anos. Foi com a tia Naninha em sua viagem de lua de mel. Íamos em visita aos parentes de Pernambuco, lá para as bandas de Itambé. O tio Rui, a cavalo, nos acompanhava e o carro mudo (botava-se sabão nos cocões para evitar o chôro alto da carruagem), subindo e descendo ladeira. Depois caímos na areia branca do tabuleiro. Horas e horas de viagem. Por fim a manhã começa a aparecer. Ouvia-se a voz de Targino, mandando nos bois mansos. De vez em quando descia êle para chamar a junta do cambão para um atalho qualquer. E o carro rompendo caminho. Eu ficava ao lado de Miguel. Às vêzes pedia-lhe a "Macaca" para judiar com os bois de coice. Miguel não deixava nunca. Êle amava as suas juntas bem tratadas. E não queria que o Coronel visse sinal de judiação nos lombos de suas crias. O carro enterrava as rodeiras na areia fôfa, quebrava as pedras do caminho, mais adiante. Íamos chegando. E a voz de Miguel Targino rompia o silêncio: Ei "Labirinto", ei "Medalha"[9].

(9) "O carreiro Miguel", na revista *O Cruzeiro,* de 28 de fevereiro de 1942. Rio de Janeiro.

Não se pintaria mais ao vivo êsse aspecto da paisagem humana do Nordeste.

Podemos dar também o nosso testemunho pessoal de referência aos "mestres-carreiros" do engenho "Murta", cujas habilidades operavam verdadeiros milagres: estamos a ver o garbo e a bizarria com que dirigiam os seus carros, de pé, sôbre o tamborete da mesa, equilibrando-se, à maravilha, aos solavancos dos pesados rodeiros pelos caminhos esburacados, chapéu de couro batido na testa, camisa e calças de algodão, aberta a primeira, arregaçadas as segundas, facão de arrasto à direita da cintura, vara de ferrão encastoada ao ombro; lá se iam os caboclos nordestinos, caminhos a fora, estimulando a boiada, vêzes brandindo tão-só ao alto a sua longa vara, vêzes pronunciando-lhes os nomes interessantes, ouvindo-se, de envôlta com a cantiga dolente dos eixos lubrificados, as suas vozes de comando — *eia, carrega, vorta* e quantas outras.

Fixando os variados aspectos do carro de bois na região açuense do Rio Grande do Norte, Manuel Rodrigues de Melo demora-se no recordar quantos carreiros famosos andavam ali a distribuir riquezas, e escreve: "Mas antes e acima de tudo era preciso que à frente do carro, dos bois e do guieiro estivesse um homem à altura da missão. Estivesse, afinal, um veterano da profissão, conhecedor dos segredos mais sutis, e em quem boiada e guieiro reconhecessem de fato as qualidades superiores de carreiro e de chefe. Sem isto os menores obstáculos se tornavam grandes. Os bois esmoreciam, o guieiro desanimava e o próprio carreiro estava fadado a completo malôgro: pior ainda — ao desprêzo e ao ridículo dos seus competidores. Isso, porém, jamais acontecia com os velhos carreiros, de bom nome, habituados ao labor incessante das batalhas mais árduas. Um Maneco e um Leopoldo Rodrigues, um Manuel Pereira, que envelheceram, fazendo e tangendo carros, foram exemplos magníficos de energia, honradez e operosidade, no trato das coisas relativas à sua profissão. O primeiro, filho e neto de vaqueiros, herdou dos pais o gôsto, o senso prático e objetivo, a curiosidade e a paixão pela indústria do carro de bois. Começando como carreiro, dedicou-se depois à construção de carros, sendo em Independência, não longe de Macau, o único e principal carpinteiro de carros. Nesse mister viveu e morreu, merecendo ser relembrado. O segundo foi carreiro afamado e também construtor de carros. O terceiro dedicou-se, exclusivamente, ao labor de carreiro pelas estradas sertanejas, subindo e descendo, ora sentado ao cabeçote, ora andando com os pés que Deus lhe deu. E Zeferino, Doca, Manuel Lessa de Curralinho, Pedro Sombraz, Manuel Velho e Lourenço Pereira de Bamburral; Zé Batista e João Ciríaco de Independência! todos que bem merecem pela dignidade profissional e até pelo pitoresco a nossa comovida homenagem".

III

No Brasil, podemos distinguir duas espécies de carreiros: os empregados das propriedades agrícolas (usinas, engenho, fazenda, estância), que são admitidos pelo proprietário e dêste recebem não só todo o equipamento de transporte e o gado de tração, mas também o salário ou a remuneração de seus serviços, e os carreiros donos do carro e da boiada, que trabalham por conta própria, por tarefa ou a fretes e que se dizem, êles mesmos, carreiros ambulantes.

Os primeiros, ou seja, os assalariados, são empregados da fazenda, por via de regra permanentes, moradores em terras da propriedade, em que trabalham, gozando de tais ou quais regalias entre os trabalhadores rurais, dadas a sua especialização, a valia das coisas, que se lhes confiam e a importância dos serviços, que executam: são trabalhadores diaristas ou mensalistas.

Os segundos, ou seja, os ambulantes, são, em geral, pequenos proprietários, que exploram a indústria dos transportes rurais entre as localidades do interior, não raro suprindo-as de vários gêneros (lenha, produtos da lavoura, materiais de construção, etc.), ou mesmo alugam o seu trabalho às propriedades durante os períodos das colheitas ou safras: são trabalhadores autônomos, que vencem os lucros de um frete ou de um ajuste prèviamente acordados.

No Rio Grande do Sul, informou-nos o Cel. Luís Carlos de Morais, em carta de 26 de fevereiro de 1942, "Há os carreteiros das estâncias e os que são verdadeiros profissionais do transporte, verdadeira classe trabalhista, passando a profissão de pais a filhos, em sucessão ininterrupta. Na região Missioneira ainda se encontram extensas caravanas de carrêtas empregadas no transporte de produtos e mercadorias. Para alguns dêsses carreteiros a carrêta é também a moradia da família, onde se gera e cria a prole, como verdadeiros nômadas[10]. A civilização tem, aliás, modificado os hábitos dêsses proletários".

Segundo informações dos Prefeitos de Camaquã, Rosário e São Gabriel, municípios rio-grandenses, os carreteiros são quase sempre donos das carrêtas que dirigem, vivendo do produto dos transportes que fazem.

Foram êstes carreteiros que Darcy Azambuja gravou nas páginas do *No Galpão*, onde nos evoca a lembrança de "centenas de carrêtas que vagarosamente transportam cargas de comércio" pelas longuras do Continente de São Pedro, "coxilhas acima, coxilhas abaixo", "léguas feitas e léguas recomeçadas, interminàvelmente, na mesma estrada, que foge às mesmas paisagens"[11].

(10) J. O. Nogueira Leiria escreveu-nos de Pôrto Alegre: "É ainda hoje comum em nossa campanha, do que dou testemunho, a carrêta servir de habitação à família, enquanto, a seu lado, no lugar escolhido, se cravam os esteios da futura morada".

(11) O mesmo fato foi registrado nas repúblicas platinas desde o período colonial, segundo nos ensinam Juan F. Sallaberry (S. J.), de referência ao Uruguai (*La carreta en la época colonial*) e Bartolomé J. Ronco, quanto à Argentina (*Vocabulário de la*

Em seu livro *No Sul de Mato Grosso*, Armando de Arruda Pereira recorda o trabalho relevante que realizam os carreteiros, por conta própria, nas vastas regiões de Mato Grosso, abastecendo o comércio, suprindo as populações separadas por enormes distâncias. E assim escreve: "Há carreteiros que se incumbem de um tráfego regular, da Fronteira a Campo Grande e, possuindo várias carrêtas, viajam com tôda a família. Uma, duas ou mais carrêtas constituem a sua habitação. A cozinha é ao relento, no pouso, e à noite, quando o tempo está firme, dormem embaixo do carro e as crianças dentro, sob o tôldo. Levam mantimentos, jacás com aves, enfim, tudo para a travessia de nunca menos de dezoito dias; e, muita vez, para não ter de ir longe à cata de lenha, trazem, de arrasto, galhos de árvores sêcas para o fogo. Quase sempre andam durante a noite ou pela madrugada até esquentar o sol. Então param, soltam a boiada e armam o pouso. Tôdas as carrêtas paradas com cabeçalhos quase sempre virados na direção para onde estão de viagem. O tripé aberto sôbre o fogo sustenta o caldeirão. Comem charque e milho, e tomam mate em quantidade. Os carreiros, tanto os garotos que puxam a guia como os demais, trabalham todos montados, e, com aquelas varas compridas e seus ponchos vermelhos, têm um aspecto singular. Quando em caminho é aquêle cordão de carros, bois soltos para a muda, cavalos, cachorros, e pouco a pouco, somem-se no horizonte verde ou na baixada, mais verde ainda".

Francisco de Almeida Lemos, fazendeiro próximo a Cambuquira, em Minas Gerais, em carta de 24 de outubro de 1941, disse-nos: "Há duas categorias de carreiros: os empregados da fazenda, que são destacados pelo patrão para êsse mister e os carreiros que são donos do próprio carro e da boiada com que trabalham. Êstes fazem geralmente transportes entre as cidades e as vilas e quando falta esta espécie de serviço vão procurar trabalho nas pequenas fazendas ou sítios, que não possuem tais veículos. São ambulantes, como êles dizem. O carreiro empregado da fazenda é selecionado, ou antes especializado. Ganha pouco, mas se sente compensado, porque o serviço lhe agrada: tem verdadeira amizade ao seu carro e a seus bois. Trata-os bem, escolhendo sempre para a boiada as melhores pastagens: são os seus parceiros no trabalho". Assim também o venerando agricultor Salatiel Vaz de Oliveira, do município

Carreta Criolla). Nesses dois países, ao conjunto de carrêtas que fazem juntas uma viagem, chamam *tropa* e o proprietário ou condutor de uma *tropa* de carrêtas — *tropero*. A *tropa*, diz o último escritor, é uma unidade, seja porque as carrêtas que a formam pertençam ao mesmo proprietário, seja porque façam juntas uma viagem determinada. Esta denominação não é de todo estranha ao Brasil. Refere-nos o Dr. Aral Moreira, de Ponta Porã, que ao tempo em que a Companhia Mate-Laranjeira conduzia erva-mate dali para Pôrto Murtinho e Concepción, à margem do Paraguai, de onde a despachava para Buenos Aires, eram utilizadas nesse transporte centenas de carrêtas, tipo paraguaio, conduzidas por *picadores* paraguaios. Estas carrêtas viajavam agrupadas em número de 50, 60, 70 e mais e aos comboios assim formados denominavam *tropas*. Era freqüente, nesse tempo, ouvir-se : "É a tropa da Companhia". Interessante era o sistema que adotavam nos descansos ou pernoites: colocavam as carrêtas de modo que se formasse uma circunferência, sendo que a *picana* de uma tocava na culatra ou traseira de outra, o que se explicava pela necessidade da defesa contra os animais ferozes e os ladrões. Assim dispostas, improvisava-se uma espécie de reduto, dentro do qual ficavam os animais de tração. Hoje em dia, quando muito se encontram nas estradas 10 a 12 carrêtas juntas, guardando-se, porém, os velhos costumes.

de Oliveira, no mesmo Estado, informou-nos: "Nas fazendas, carro e boiada pertencem ao fazendeiro: os carreiros que os conduzem, em geral, moram com as suas famílias em casa e terra do proprietário, não pagam aluguel, têm o direito de plantar e colhêr os seus cereais, de engordar o seu porco e têm ainda a lenha e o leite gratuitos, recebendo uma mensalidade livre de mais ou menos cento e vinte cruzeiros. Há também, nesta zona, carreiros que possuem um ou mais carros de aluguel, sendo o preço do carrêto combinado de antemão".

Esta classificação dos carreiros estende-se a quase todo o país. E vem desde os tempos coloniais. De feito, encontramo-la desde o final do século XVI. É o que referem os cronistas e testemunham os documentos históricos.

Em capítulo anterior, tratando do carro de bois no período colonial, demos notícia de alguns diplomas que comprovam o alegado. Aqui será bastante relembrar que o Governador D. Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa — Marquês de Angeja e 3.º Vice-Rei do Brasil (1714-1718), em várias ordens para a execução de serviços de El-Rei, mandava notificar às pessoas que "costumavam carrear", que viviam "desse manejo", "que possuíam carros de aluguel", a fim de que fôssem transportar as madeiras necessárias à construção de navios na "Ribeira" da cidade do Salvador, sob pena de pesadas multas.

Vale observar ainda, pelo que nos dizem os documentos do nosso passado, que, ao tempo do domínio português, além dos carros dos engenhos e das fazendas, dos carros de aluguel, havia ainda os carros de bois da Repartição da Coroa.

CAPÍTULO II

O trabalho dos carreiros e guias: fatôres que influem no seu regime. Remuneração dos serviços

I

O TRABALHO DOS CARREIROS E GUIAS

As normas que regulam as atividades dos trabalhadores do carro de bois, ou seja o seu regime de trabalho, apresentam variantes segundo as zonas do país, nelas influindo, em graus diversos, as condições do meio, as exigências econômicas, as praxes estabelecidas, os costumes de cada terra e até imperativos dos animais de tração.

Impõe-se-nos, de logo, uma observação: apesar da identidade de certos aspectos do serviço e de sofrerem algumas influências comuns, não há como equiparar o trabalho dos carreiros assalariados, sujeitos à orientação dos proprietários no manejo de suas explorações rurais e o dos carreiros que, por conta própria, exploram a indústria dos transportes.

De um modo geral, podemos afirmar que influem no regime de trabalho dos carreiros ou carreteiros e seus auxiliares o tempo, a quadra dos serviços, a natureza das cargas, o vigor e a qualidade da boiada e velhos hábitos transmitidos de geração a geração.

Quanto ao tempo é geralmente sabido que o mais propício ao trabalho com o carro de bois é o das horas frescas do dia, pela manhã e à tarde, e também as noites, porque os bovinos são animais que muito se afadigam com as ardentias do sol. Já ensinava o sábio Professor J. H. Magne, de Lyon, que o calor do meio-dia devia ser tanto quanto possível evitado e que a poeira, os insetos e o mal-estar, produzido pelo calor, esgotam a economia e determinam

moléstias ou a elas predispõem. De outro lado, não lhes são convenientes as chuvas grossas e continuadas. Daí as variações dos horários de trabalho dos carreiros no verão e no inverno, de dia e de noite, diferentes, sobretudo, em frente aos demais trabalhadores agrícolas.

Nos serviços costumeiros de um engenho ou fazenda é regra generalizada em quase todo o país, começar o trabalho dos carros de bois de madrugada, prolongando-se até o máximo de 11 horas; a esta altura do dia solta-se o gado para pastar e descansar, pegando-se de novo, quando não há duas esquipações para as tarefas diárias, às 14 ou 15 horas, encerrando-se a labuta às 18 horas mais ou menos. Falando-nos do horário comum de trabalho nas estâncias gaúchas, escreveu o Dr. J. O. Nogueira Leiria, "que se trabalha de sol a sol, com uma sesteada assaz longa, ao meio-dia ou nas horas mais quentes, levando-se em conta mais a necessidade de poupar-se o boi do que o próprio homem".

Nas longas viagens, fora das terras das propriedades, os horários, mais sujeitos à vontade dos carreiros, dependem de outros fatôres, como seja a distância dos pousos e dos ranchos para os pernoites e das pastagens para o gado. Entretanto, os carreiros preferem sempre aproveitar para as marchas as mesmas horas frescas da manhã e da tarde, quando não caminham durante as noites, principalmente as clareadas pela lua. Êste costume é peculiar a todo o Brasil. Do longínquo município de Mato Grosso, no Estado do mesmo nome, recebemos a seguinte informação: "Aqui, por motivo das grandes distâncias e do regime das águas e das sêcas e ainda por ser muito forte o calor diurno, os carros trafegam, à noite, em geral. Fazem os carreiros "meia-noite" ou "alta madrugada" e "largam" quando o sol vai esquentando. Só recomeçam a marcha, quando o sol "quebra", carreando até o sol pôsto: então o gado vai ruminar e descansar. Em longas viagens é costume dos carreiros brasileiros e bolivianos enjubar[1] os bois às 16 horas viajando até às 21 ou 22 horas, tornando a enjubar às 2 ou 3 horas para caminhar até às 7, ou, em dias frescos, até às 9".

João do Nascimento Costa, de Rio Verde, em Goiás, informa-nos: "Quando conduzido o carro pelo seu próprio dono, que é um profissional, obedece êste, em viagem, ao costume de deixar o "pouso" às primeiras horas da manhã, já almoçado, fazendo a viagem ou marcha de 3 a 5 léguas diàriamente, chegando ao pouso seguinte às 16 horas".

Não diferem muito as informações que recebemos de outros rumos. Haja vista a que nos veio de Natal, graças à colaboração de Manuel Rodrigues de Melo: "As viagens eram geralmente feitas entre duas horas da madrugada e oito do dia, reiniciando-se às duas da tarde, para só terminar às oito da noite. Em zonas, como o Açu, onde o número de carros era grande, raramente um carro

(1) Enjubar significa encangar os bois, provindo de *jubo*, corrutela de jugo nessa região fronteiriça.

andava só. Quase sempre eram dois, três, cinco, até dez, conforme a ocasião. Dormiam em caminho, em pontos prèviamente estabelecidos, à maneira dos comboios (tropas) sertanejos. Chegando ao lugar combinado, o primeiro carro parava, retirando imediatamente os bois e botando o *moleque* (espera). Os outros iam chegando sucessivamente e, conforme era de praxe, emparelhavam ao primeiro os carros do "comboio". Aí faziam a *bóia* ou o *rancho*, alumiados pela *piraca* de flandres ou pela *coivara* dos garranchos. Os bois, ao lado, ruminavam, deitados, sob o pêso das cargas. E as rêdes eram logo estendidas de um carro para outro (às vêzes armavam debaixo do carro), onde os carreiros deletreavam, ao relento, sôbre os misteres da profissão, cantavam toadas e romances, contavam histórias de "Trancoso" e de "Assombração", quando não era o último *causo* sucedido na região".

Como quer que seja, a boiada de tração não deve ser trabalhada em certas horas do dia, nem também além de um certo espaço de tempo por dia: normalmente oito horas. J. A. Magne diz: "os bois podem, se bem alimentados, trabalhar de sete a dez horas por dia".

Esta questão da alimentação dos bois de trabalho influi necessàriamente nos horários do serviço carreteiro. E se é verdade que o regime de alimentação depende dos recursos de cada região em comidas semeadas e em forragens sêcas, tudo se deve fazer para que os alimentos, distribuídos, em horas certas, reparem as perdas que experimenta o corpo do animal no esfôrço da tração. Do que fica dito, ressalta, como um dos característicos mais dignos de nota no trabalho dos carreiros, a dependência em que êles se acham dos animais. Nem é isso para estranhar, desde que se pense na mais flagrante diferença entre os motores animados e os mecânicos: os primeiros não podem funcionar de modo contínuo, sujeitos como são a esgotar-se depois de um certo período de trabalho, necessitando, impreterìvelmente, de horas de repouso para a alimentação e ruminação. Pedro Luís Osório, escreve à pág. 234 do seu *Rumo ao Campo*: "Animais realizando transportes de carrêtas, a campo, antes de agarrados, deverão gozar de uma hora, pelo menos, para pastorear, duas a três horas no tempo do meio-dia e serem soltos, não muito tarde, sobretudo no inverno, porque, suados, o frio da noite os prejudicará".

Além de se atender às horas mais convenientes para o seu esfôrço, além dos cuidados que se lhes devem dispensar ao tempo das maiores exigências da tração, além do limite de tempo de trabalho continuado, não se lhes podem exigir andaduras aceleradas, porque os bovinos têm naturalmente um passo lento e regular: se excedido o ritmo de sua própria natureza "fatigam-se depressa, irritam-se e perdem o fôlego". (Nilo Cairo, op. cit. pág. 58).

O trabalho dos carros de bois, principalmente dos que constituem a veiculação de uma propriedade agrícola, aumenta de intensidade e de movimento na época das safras ou da colheita dos

produtos, diminuindo consideràvelmente nos períodos intermediários, a que chamamos de entre-safra; certo, no primeiro há que exigir-se labuta dobrada e para tanto há que dobrar também as rações da boiada ou prover os carros com duas esquipações, uma para o horário da manhã, outra para o da tarde. Era isso que ocorria, por exemplo, no "Engenho Murta" do nosso nascimento: cada carro trabalhava diàriamente com dois tiros diferentes. Assim o gado sentia muito menos e suportava perfeitamente os serviços ininterruptos de cinco meses de moagem. Nem são outros os depoimentos que recebemos de outras zonas do Brasil.

A natureza, a qualidade, até a urgência das cargas que o carro de bois transporta e os hábitos de cada região determinam várias alterações no sistema de trabalho, sobretudo influindo na forma de remuneração dos serviços prestados. Assim é que ora o trabalho se realiza por tarefa ou conta, ora por viagens feitas, ora em virtude de contratos de aluguel, de empreitada ou, mesmo, por volumes transportados. Nos engenhos e usinas do Nordeste, é de velha praxe que os carros de sua fábrica, dirigidos por carreiros assalariados, façam o serviço de transporte de canas para os picadeiros ou moendas por número de carradas, que o patrão estabelece, atendendo à distância dos canaviais, ao estado dos caminhos e até às condições das boiadas; nessa região, no período da moagem, é freqüente a presença de carreiros ambulantes, que auxiliam o transporte da matéria-prima, contratando, prèviamente, o pagamento de seus serviços. O mesmo se passa em outras zonas do país, na quadra das colheitas. As atividades carreteiras decrescem notàvelmente, nos períodos da entre-safra: nesse tempo carreiam lenha, sementes, materiais necessários à manutenção da fazenda.

Falando-nos a respeito do regime de trabalho dos carreiros do Triângulo Mineiro, Vítor Carvalho Ramos disse: "Nas fazendas nem sempre se carreia. A época de maior serviço é pela colheita, de maio a julho, salvo quando se faz alguma construção e se exige o carrêto de pedras, areia, madeiras. O carreiro que se ajusta é, em geral, um trabalhador para todo o serviço. Quando não carreia, trabalha na lida do gado, na limpeza do pasto, ou mesmo na lavoura; é um agregado: arma o seu rancho ao pé de um ôlho-d'água e aí fica com a família, até que lhe convenha. Se é bom e merece confiança, o patrão faz-lhe alguma *carreira*: empresta-lhe o carro e a boiada para carrear para algum vizinho ou outro agregado".

O trabalho dos carreiros, donos do carro, e do seu tiro ajusta-se mais comumente ao sistema de aluguel, de empreitada ou então por viagem realizada ou volume conduzido. Êste último é o preferido por aquêles que se ocupam do transporte de mercadorias entre as cidades, vilas e povoações do interior ou das estações ferroviárias ou portos fluviais aos centros distantes. De referência ao Triângulo Mineiro informa ainda Vítor de Carvalho Ramos: "Se o carreiro trabalha por conta própria e é o dono do carro e da boiada, ganha

por dia 25 a 30 cruzeiros, se não prefere ganhar por viagem, à razão de 15 cruzeiros cada uma. Às vêzes, se o carrêto a fazer é grande ou se gasta nêle muitos dias, costuma fazê-lo por empreitada. O preço varia com a natureza da carga, o estado dos caminhos e as distâncias".

*
* *

Não descabe neste capítulo em que estudamos os vários aspectos do trabalho carreteiro no Brasil a fixação de duas feições do espírito de mútuo auxílio, que surpreende no desdobramento das atividades dos nossos carreiros.

A primeira é a da espontânea cooperação que os carreiros se prestam quando realizam longas e demoradas viagens, de muitos dias, senão até de meses, quase sempre no transporte de produtos ou mercadorias para remotas distâncias. Nessas oportunidades é de costume reunirem-se vários carreiros, às vêzes de várias procedências, assalariados ou não, formando-se uma espécie de caravana, pròpriamente um comboio (tropa no sul de Mato Grosso), que se desloca juntamente. Forma-se, entre êles, uma leal e boa camaradagem: pegam e soltam o gado nas mesmas horas e nos mesmos pousos; pernoitam nos mesmos ranchos ou abrigos de beira-estrada; durante as caminhadas auxiliam-se recìprocamente nos casos de acidentes e maiores dificuldades; e assim rodam léguas e léguas, mais confiantemente, mais seguramente, mais alegremente também. Nas pousadas de pernoite, não raro descantam ao som da viola e travam os desafios, tão característicos dos sertanejos. De ver-se, nas estradas do sertão, longas filas de carros de bois, ao som de cantos variados, "intermináveis como séculos", na caminhada benemérita de suprir longínquas povoações e tecer, nas rieiras de suas rodas, a trama das comunicações do imenso território ainda despovoado.

Descrevendo costumes de Tanabi, em São Paulo, Sebastião Almeida Oliveira informa: "Antes da era do automóvel, isto é, no princípio dêste século, os carreiros do município iam a Jabuticabal, Araraquara e até Campinas abastecerem-se de sal e outros produtos necessários: levavam seus carros atopetados de carne e toucinho salgados em grandes jacás com capacidade para um suíno gordo; gastavam muito sal, para que não deteriorasse a carga no longo período da viagem, geralmente três meses, e isolavam as postas de carne com palha de milho, sendo o toucinho vendido na base de dois mil e quinhentos réis a arrôba. Outras vêzes era o azeite de mamona, que servia de lastro, conduzido em barris, pano de tear e alguns produtos da terra; de torna-viagem traziam, além do sal, fazenda grossa, com a qual pagavam os camaradas em lugar de moeda; formavam grandes comboios de 4, 5 ou mais carros, todos levando juntas

sobressalentes para revezarem os cansados e doentes. Em lugares onde não havia caminho certo o carreiro subia ao cabeçalho do carro, daí comandando a expedição, sendo seguido pelos demais carros; saíam do pouso às 10 horas, dada a dificuldade em ajuntar os bois de manhã por falta de cêrcas e vedações, costumando *encostá-los* junto a algum córrego ou clareira; cozinhavam seu alimento em *mariquinhas* ou tripeças, em locais adrede escolhidos para pouso junto a alguma aguada; o carreiro trazia consigo a inseparável viola e com ela improvisava descantes, que terminavam em alegres catiras".

Pandiá Calógeras fixou êsse aspecto da vida dos carreiros em página do seu *Res Nostra:* "Por vêzes, pelo plaino seguiam em fila dezenas e dezenas de veículos, mais de cem em certas ocasiões. Cada qual se distinguia, e era reconhecido por seu dono, pelo timbre especial de sua *cantiga,* que era a nota estrídula do eixo a atritar contra os cocões. À noite, a linha dos fogaréus semelhava a frente de estranho exército acampado na chapada êrma, tais quais os tropeiros. Violas, violões, sanfonas saíam dos bornais, que os guardavam. Ao longo da intérmina coluna, evolavam-se para as estrêlas as canções dos carreiros, a melopéia dos chapadões, a mesma endeixa sentida de nostalgia, de mágoa e de amor, da poesia espontânea dos simples e dos solitários".

Vejamos a segunda.

Desta participam carreiros e proprietários e talvez não fôsse impróprio denominarmos — o mutirão ou muxirão de carros de bois. Muxirão, define o *Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguêsa,* é auxílio gratuito que se prestam os lavradores, reunindo-se todos os da redondeza e realizando o trabalho em proveito de um só, que é o gratificado, mas que nesse dia faz os gastos de uma festa ou função. Êsse trabalho pode ser a colheita, ou queima, ou roçada, ou plantio, ou taipamento de uma casa.[2]

Há também o muxirão de carros de bois, do qual podemos dar testemunho pessoal em nossa terra de nascimento. O fato repete-se por todo o Nordeste. De feito, é de uso que, para o transporte de madeiras e outros materiais de construção de certas obras, como sejam as casas de morar dos fazendeiros, os engenhos ou outros edifícios, se reúnam os carros das propriedades da redondeza e façam o serviço gratuitamente. Parentes e amigos acorrem pressurosos e solícitos ao trabalho em cooperação.

Certa feita, ainda criança, presenciamos um dêsses ajutórios, que nos foi recordado pelo beneficiado — o Dr. Bento Alvino Dantas de Carvalho, do município baiano de Rio Real: "Quando foi construído o nosso engenho, reuniram-se todos os carros dos nossos parentes e amigos, e foram buscar, de uma só carriagem, nas matas

(2) Muxirão, mutirão, mutirum, muxirom, pixurum, putirão, putirom, putirum, puxirão, puxirum, adjunto, adjutório, ajutório, ajuri, bandeira, batalhão, boi-de-cova, corte, traição: eis a extensa sinonímia que tem no Brasil essa modalidade de cooperação dos sertanejos.

do Marcanaí, as madeiras necessárias, tirantes, esteios, vigas, portadas, etc., etc.; lá foram também os proprietários para dirigir o carregamento, acompanhando os seus carros até fora da mata. Mais ou menos vinte e cinco carros, sendo dois de mantimentos para os donos, carreiros, guias e ajudantes, para todos os que tomavam parte nessa verdadeira festa de trabalho". Mais interessante é a informação do mesmo lavrador de que, tempos depois, para fazer uma residência próxima do mesmo Engenho, foram carros de carneiros de filhos de senhores de engenho da zona que, aos domingos, transportavam as pedras e as portadas, tiradas em lugares não muito distantes.

O muxirão de carros de bois é freqüente no interior do Brasil, quando se trata do transporte de materiais de construção de capelas ou igrejas das vilas e povoações, onde não sobram os recursos das paróquias.

Dois fatos desta natureza podemos testemunhar: a Igreja da então vila de Cristina, no Estado de Sergipe, teve os seus materiais transportados quase de uma só vez por carros de bois das propriedades vizinhas, o mesmo acontecendo para a remodelação da Matriz do Rio Real, então Barracão, no Estado da Bahia.

II

REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS

Matéria ìntimamente relacionada com o regime de trabalho é a da remuneração que vencem os trabalhadores do carro de bois.

Há, no Brasil, grande variedade na forma e no quanto dêsse pagamento. O meio econômico, o maior ou menor progresso das regiões, as alternativas de sua prosperidade, os proventos das culturas ou a valorização dos produtos determinam mais altos ou mais baixos salários e lucros para os carreiros e seus auxiliares. Com as zonas e os costumes de cada qual, também variam as suas modalidades: ora é o salário direto, por tempo de trabalho, hora, dia, semana, quinzena, mês; ora por tarefa realizada ou empreitada ajustada; ora depende de ajustes prévios que revestem diferentes aspectos; ora é feito o pagamento parte em dinheiro e parte em gêneros alimentícios e outras utilidades. Atente-se, ademais, que os preços dos transportes variam com a natureza dos serviços e das cargas, com o estado dos caminhos, com as distâncias percorridas. Tudo isso concorre para que se não possa fazer sistematização da matéria na larga amplitude do país. Entretanto, com os informes que recebemos, tentemos esboçá-la a traço largo: certo, há que, preliminarmente, distinguir os salários dos carreiros empregados permanentes de uma propriedade, dos proventos que recebem os que, por conta própria, vivem de carrear.

Geralmente, nas propriedades agrícolas, os carreiros que vencem sempre salários mais elevados que os demais trabalhadores rurais, são diaristas ou mensalistas, a sêco ou com alimentação, o que eleva ou diminui o pagamento em dinheiro de seus serviços.

Os lucros dos carreiros autônomos são resultantes dos ajustes acima referidos, comumente verbais. Dos primeiros há publicada uma tabela por Estados, relativa aos anos de 1924 e 1934: organizaram-na três técnicos do Ministério da Agricultura — os senhores Evaristo Leitão, Rômulo Cavina e João Soares Palmeira. Esta tabela ilustra o opúsculo intitulado *O Trabalhador Rural Brasileiro*, no qual se encontram interessantes sugestões em tôrno da vida rural do Brasil[3].

Com as informações que recebemos de vários pontos do Brasil podemos abrir mais uma coluna referente ao ano de 1943.

ESTADOS	CARREIROS			GUIAS
	1924	1934	1943	
	(Cr$)	(Cr$)	(Cr$)	(Cr$)
Amazonas	3,00	3,10	6,50	—
Pará	4,00	5,00	6,00	—
Maranhão	4,50	4,20	—	—
Piauí	2,50	2,80	5,00	—
Ceará	2,50	2,90	6,50	Incl. no do carreiro
Rio Grande do Norte	3,50	3,20	4,00	—
Paraíba	3,60	4,50	5,00	2,00
Pernambuco	3,00	1,90	6,00	3,00
Alagoas	2,20	2,50	5,00	2,50
Sergipe	2,50	2,50	4,00	2,00
Bahia	3,00	3,20	5,00	3,00
Espírito Santo	4,50	5,00	5,00	2,50
Rio de Janeiro	4,50	5,50	6,50	3,00
São Paulo	6,00	7,50	12,00	5,00
Paraná	4,50	9,00	9,00	—
Santa Catarina	4,00	6,00	7,00	—
Rio Grande do Sul	5,00	7,00	8,50	6,00
Minas Gerais	5,00	4,00	7,00	3,00
Goiás	3,50	5,00	5,00	3,00
Mato Grosso	3,00	3,40	8,00	3,00
Acre	6,00	7,50	—	—

Vale anotar, para pesquisas e estudos ulteriores dos interessados no panorama da nossa vida rural, certas particularidades da forma e do preço da remuneração dos carreiros e de seus ajudantes, de que tivemos notícia através do inquérito que realizamos. Tais, por

(3) Êste trabalho foi publicado em 1937 pelo Departamento de Estatística e Publicidade do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

exemplo, o trabalho de meia, de costume na ilha de Marajó, no Pará, o sistema de pagamento por tonelagem de carga, de uso em algumas usinas de açúcar do país; o fato de, em alguns Estados, o salário do guia estar incluído no do carreiro pelo fato de ser êste quem o escolhe, quase sempre indicando um filho, afilhado ou parente.

*
* *

Encerramos êste capítulo com uma observação digna de ponderação. Não há que fazer maiores reparos no quantum dos salários, que percebem os carreiros empregados nas fazendas de certas regiões do país, como por exemplo, no Nordeste e em Minas Gerais. Se à primeira vista podem impressionar pela sua exigüidade, é de justiça registrar certos aspectos da vida dêsses proletários. São, em regra, trabalhadores que vivem permanentemente nas terras dos proprietários, que lhes dão gratuitamente a casa para morar com a sua família e terrenos para pequenas culturas ou roças (milho, feijão, mandioca, legumes, etc.); podem criar as suas aves, o seu porco, a sua cabra e ter o seu cavalo nos pastos da propriedade; gozam ainda de outras generosidades e vantagens, máxime quando se forma o parentesco espiritual de compadres e afilhados. Isso, sem dúvida, resultante de velhas tradições, que constituem um verdadeiro patrimônio moral e social, digno de estimar-se e preservar-se, atenua a relativa precariedade da situação dos nossos trabalhadores rurais.

Barbosa Lima Sobrinho, em seu sugestivo livro *Problemas Econômicos e Sociais da Lavoura Canavieira* (Rio de Janeiro, 2.ª ed., 1943), tratando da situação do operário das usinas e dos engenhos na zona canavieira do Nordeste, escreve de referência aos últimos: "Para fixar o trabalhador, o dono do engenho converteu-o em morador. Deu-lhe casa e terra para plantação. Acompanha de feito a sua vida, prestando-lhe assistência menos vistosa, mas não menos efetiva. A relação entre o senhor de engenho e o homem do campo é mais patriarcal do que industrial. O que não impede que os moradores possam apresentar um padrão de vida moral excelente, superior, na generalidade dos casos, ao que se observa na população adventícia das grandes fábricas".

E, como remate, não esqueçamos a página do notável mestre Paul Leroy-Beaulieu, na qual, depois de mostrar que o homem não é tão-só um agente econômico, mas também um ser complexo, um ser moral, que é sensível a impressões de origem e natureza muito diversas, escreveu êstes períodos de ouro de lei: "A fôrça dos imperativos econômicos tem a sua influência contrabalançada, vêzes

anulada ou, pelo menos, muito atenuada, por considerações de ordem inteiramente diferente. Assim os afetos de família, o amor por uma localidade, o gôsto de uma certa profissão, o hábito, a rotina, o costume, a resignação, tôda uma variedade de sentimentos, dos quais uns denunciam caracteres muito elevados e outros caracteres despidos de iniciativa e de resolução, podem prender os homens a um serviço ou a uma terra, em que a remuneração se tornou mais ingrata, desinteressando-os de outras que ofereçam mais abundantes proventos[4]".

(4) *Traité Théorique et Pratique d'Economie Politique* – Tomo 2.º – Pág. 345.

CAPÍTULO III

Técnicas da profissão de carreiro

TRABALHAR COM O CARRO DE BOIS, dirigi-lo, manobrá-lo, guiá-lo com perícia através dos caminhos, trilhos e carreadores da nossa hinterlândia, afeiçoá-lo aos diferentes transportes, em que é empregado, aproveitá-lo na sua função de veículo essencialmente rural, tudo isso pressupõe certa parcela de habilidades especiais por parte de seus condutores, o que poderemos chamar de técnicas do carreteiro ou carreiro. Se, como escreveu o notável cronista SCHMOLLER, "técnica é o conjunto de habilidades, cujo auxílio permite aos homens o aproveitamento da natureza para fins humanos", não há como recusar às perícias e destrezas que os carreiros aplicam e desenvolvem na condução dos carros de bois o caráter de técnicas: empíricas, é verdade, mas todo um mundo de recursos e expedientes, que se foram formando e encorpando à medida que o homem ia utilizando veículos tirados por bovinos e que se transmitiram, de geração a geração, pela fôrça das tradições. De feito, delas algumas são seculares: da Roma antiga, passando por Portugal, pode-se estabelecer a linha descendente de algumas práticas do serviço do carro de bois. Além da estrutura que aproxima os milênios que separam o *plaustrum* latino do carro que vem de há quatro séculos, cantando e rechinando nas terras brasileiras, haveria muito que respigar no que tange com a identidade de algumas técnicas da profissão carreteira.

Não é de somenos dirigir um carro de bois: é trabalho penoso, arriscado, cheio de peripécias e contratempos. De quantas e quantas manobras executam os carreiros com as juntas de tração e com o veículo para o aproveitamento de suas energias e utilidades, nada foi até hoje compendiado. Daí a nossa tentativa de sistematização do assunto.

Além das técnicas relativas à formação do tiro, ao seu atrelamento, ao apresto do equipamento do veículo, já estudadas em capítulos anteriores, aqui trataremos das que entendem com o carro em

marcha, com o prevenir de acidentes, com o seu carregamento e descarregamento.

As técnicas do carro em movimento compreendem os seguintes desempenhos: *a*) tanger os bois; *b*) parar o carro; *c*) subir e descer ladeiras; *d*) recuar o carro; *e*) atravessar pontes ou estivas; *f*) impedir batidas nas cancelas e porteiras; *g*) transpor um rio que não dá vau.

As preventivas de acidentes são: *a*) evitar viradas ou tombos; *b*) desatolar o carro; *c*) cuidar atentamente do equipamento e do próprio carro.

As de carregar e descarregar o carro de bois se desdobram em vários expedientes e diligências.

No exercício de cada uma delas é natural que haja variantes de região a região: esforçamo-nos por apontá-las de acôrdo com as informações dos nossos devotados e generosos colaboradores.

Isto pôsto, passemos ao registro de cada qual.

Tanger os bois

Tanger a boiada é tocá-la para que puxe o carro, nessa ou naquela direção, afanando os animais de jeito que espertem, andem ou se apressem no serviço.

Para tanto é de mister perfeito conhecimento da profissão e, fazê-lo com perícia, é uma das provas da aptidão dos carreiros.

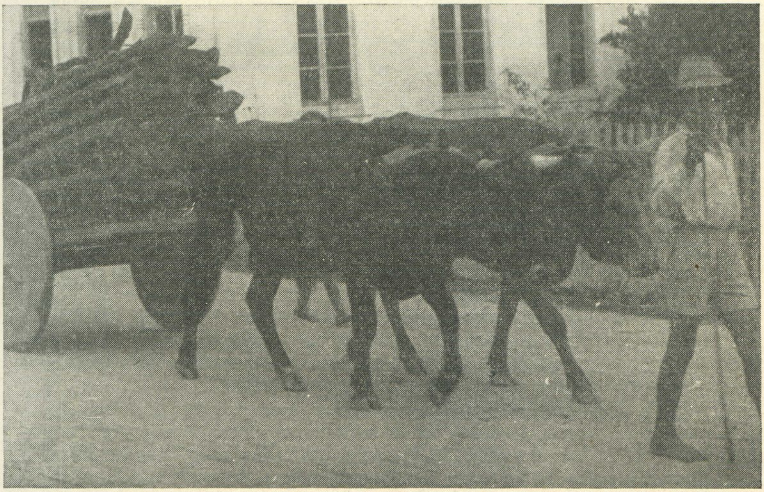
É sabido que a primeira condição para a regularidade e o rendimento da tração é o equilíbrio do esfôrço dos animais que tiram o veículo: e só o profissional sabe como obter-se essa conjugação de fôrças. Pelo trato diário com os bois do seu carro conhece-lhes as variantes de temperamento: há bois briosos e árdegos que não precisam de qualquer estímulo para bem realizarem a sua tarefa; outros há descansados e morosos, que exigem, pelo menos, que se lhes grite de quando em vez os nomes; alguns são defeituosos e manhosos e quase só trabalham sob a constante ameaça ou ação da vara de carrear ou do chicote[1].

As dificuldades do tanger o gado aumentam, naturalmente, com o número de parelhas que se atrelam ao carro: tocar uma, duas ou três juntas não é o mesmo que tanger maior quantidade. Se um carreiro amestrado pode dirigir bem uma boiada de duas a cinco juntas, já não o pode fazer, quando ao veículo se atrelam seis, sete, até mesmo dez e doze parelhas, como acontece em certas zonas do país: neste caso, são necessários vários carreiros ou auxiliares, os quais, de um e outro lado da fieira, alertam os animais, mantendo a continuidade da tração. Certo, a azáfama diminui quando se dispõe de juntas adestradas, escolhidas, bem domadas, de passo igual, e fôrça equivalente.

(1) Um dos mais freqüentes modos de uma junta de bois diminuir até anular o esfôrço da tração é o que os carreiros do Nordeste chamam *porfia*: *porfiar* é caminhar de banda, firmando-se nos canzis externos, tornando nulo o esfôrço da puxada.



Tangendo de cima do tamborete. (Fazenda Capi – Bahia).



Tangendo a pé ao lado dos bois. (Santa Catarina).

No tanger a boiada há diferenças entre as várias regiões do Brasil, não só quanto à posição que ocupa o carreiro e à maneira de acompanhar a marcha dos bois, mas também quanto aos instrumentos de que usa para ameaça e castigo e às vozes que dirige aos animais. Instrumentos e vozes serão estudados em capítulos subseqüentes: aqui trataremos mais de espaço dos primeiros aspectos.

A reveses se pode dizer que os carreiros ou carreteiros tangem os bois de cima do carro, sentados ou de pé, ou de um dos lados da fieira, "de a pé ou de a cavalo".

Uma revista pelas diferentes zonas do país, com os usos e costumes de cada qual, dará nítida idéia do como se portam os carreiros neste particular.

No Pará, a regra é dirigirem as juntas de cima do carro ou carroça, se vazios, e ao lado dos bois, se carregados. Entretanto, nos campos marajoaras, onde se atrelam até quatro juntas, os condutores tangem a boiada montados a cavalo ou mesmo em outros bois (bois de sela).

No Maranhão e Piauí, tangem de cima do carro, se vazio, e a pé, de um dos lados, se carregado.

No Ceará, a não ser na zona do Cariri, onde os carreiros dirigem a boiada de cima do carro, vazio ou carregado (informação do Dr. Máximo Linhares), nas demais regiões é costume tanger a pé, a um dos lados, mais ou menos entre as juntas do coice e do cambão (informação do Dr. José Sabóia de Albuquerque).

As práticas de tanger os bois do Rio Grande do Norte à Bahia são mais ou menos semelhantes: geralmente os carreiros do Nordeste tocam a boiada de cima do carro, sentados ou em pé na parte anterior da mesa, sobretudo se esta tem o prolongamento dianteiro denominado *tamborete, palmatória, almofada* e *mesinha.* Com os carros descarregados é de costume tanger sentados no *tamborete;* se carregados, os carreiros ficam em pé e daí dirigem as parelhas. Se rodam em boas e conhecidas estradas, mesmo com carga, costumam sentar-se, principalmente se dispõem de juntas certas e destras; na travessia, porém, de maus caminhos, cheios de riscos e precipícios, e bem assim nas subidas e descidas de íngremes ladeiras, para melhor espertar ou conter as juntas, descem do *tamborete* e a pé, de um dos lados ou à frente dos animais, os dirigem com gestos e palavras. No Nordeste não se usa tanger a boiada a cavalo; entretanto o ilustre agricultor Dr. Antônio Alves de Araújo, de Pernambuco, informou-nos que, antigamente, quando vários carros rodavam em comboio, o mestre-carreiro, uma espécie de capataz, acompanhava-os a cavalo, dirigindo a caravana.

No Espírito Santo e Rio de Janeiro tanto tangem de cima do carro, em pé ou sentados na *almofada* ou mesmo na parte mais larga do cabeçalho que se encaixa na mesa pròpriamente dita, apoiando-se na esteira que a circunda, como do chão, ao lado da fieira, alertando-a, estimulando-a.

Em São Paulo o sistema de tanger os bois é principalmente do chão, ficando o carreiro quase sempre do lado esquerdo da boiada: entretanto há zonas em que também tocam de cima do cabeçalho. No perímetro urbano das povoações, que ainda permitem a travessia de carros de bois, é obrigatório para o carreiro e candeeiro andarem a pé, o primeiro a um dos lados, o segundo à frente da fieira. Não é raro, porém, nas estradas das fazendas, quando vazios os carros e certas as juntas, carreiros e candeeiros subirem para a mesa do carro. A cavalo não se usa em São Paulo: entretanto, referem as crônicas que, antigamente, os carreiros, nas longas viagens, tangiam o gado a cavalo.



O carreteiro do Rio Grande do Sul tange "de a cavalo".

No Paraná e Santa Catarina, a não ser as carrêtas pequenas, puxadas por uma só junta que é tocada de cima das mesmas e dirigidas por uma espécie de rédeas chamadas *regeiras*, tangem os bois do chão ou de cima do veículo. O Dr. João de Aguiar, ilustre Prefeito de Jacarèzinho, no Paraná, informou-nos o seguinte: "Nas estradas retas, planas e que, portanto, não oferecem qualquer perigo, costuma o carreiro tanger o carro de pé, sôbre sua parte anterior, quase no cabeçalho, donde *fala* à boiada, chocalhando a *vara de ferrão.* Nas curvas, descidas e subidas, no entanto, fá-lo sempre a pé, percorrendo num vaivém incessante todo o comprimento

do tiro, brandindo a *vara*, gritando, esfalfando-se no comando da marcha".

Os costumes gaúchos apresentam neste particular algumas peculiaridades: nas carretinhas, tiradas por uma junta, governa-se de dentro da mesma com a *regeira*, espécie de rédea comprida ou *maneador* que se passa nas guampas dos bois e depois pela orelha do lado extremo de cada qual; nas demais carrêtas tange-se do chão, às vêzes de cima do veículo, mais comumente a cavalo. Nos serviços das estâncias a regra é tanger a pé; além dos limites de cada propriedade, em viagens mais extensas e demoradas, a regra é tanger "de a cavalo", que além do mais, serve para juntar o gado quando sôlto nos pousos e paradas. No tocar o *terno*, o carreteiro gaúcho ocupa sempre o lado direito, por isso mesmo denominado "lado de chamar ou de picar".

Minas Gerais é outro Estado em que se apresentam variantes segundo as zonas: regra geral é o tanger do chão, a pé, ao lado da boiada. Quando o carro está vazio ou mesmo com pequena carga, ao atravessar bons caminhos, senta-se o carreiro na sua *marmela* (plataforma dianteira da mesa, ao jeito do tamborete dos carros do Nordeste) e trepa o candeeiro no recavém. De primeiro, nas longas viagens, usavam tocar os bois a cavalo, e ainda hoje, quando se formam comboios de vários carros, há sempre um capataz, que os acompanha a cavalo, dirigindo a marcha. Quando o carro é dirigido pelo próprio dono não é raro fazê-lo também a cavalo. Nos carros mineiros puxados, às vêzes, por cinco, seis, sete e até mais juntas, não seria possível aos carreiros tanger tão longa fieira de cima do carro: não poderiam estimular, se necessário, as juntas da frente. Observe-se, porém, que, em caminhos muito estreitos, nem sempre pode o carreiro andar a pé ao lado dos animais.

Os mesmos usos encontramos em Goiás e no centro-norte de Mato Grosso. A respeito dêste Estado, informou-nos Elisbério de Sousa Barbosa: "Geralmente os carreiros trabalham a pé, mesmo viajando, pois com muitos bois não é possível tanger a cavalo nos lugares muito apertados; o candeeiro está sempre a cavalo". Isso é uma peculiaridade da vida carreteira, que só existe em Mato Grosso. Já no sul do Estado e no Território de Ponta-Porã há outros hábitos. Aqui, por exemplo, é para registrar-se a influência paraguaia, uma de cujas mostras é justamente o modo de tanger os bois. Os carreteiros paraguaios e os brasileiros, que lhes seguem os usos, tocam a boiada de dentro da carrêta com a *picaña* ou vara de taquara, que chega a ter sete metros de comprimento e é prêsa à tolda da carrêta por meio de um arame ou cordel.

Parar o carro

Em serviço, o carro de bois tem que ficar parado nos lugares de carregamento e descarregamento ou ao término dos trabalhos diários: pode também surgir a necessidade de pará-lo em plena



Parando o carro no plano (Sergipe).



Parando o carro num declive (Alagoas).

estrada, já pela superveniência de vários incidentes, como sejam pequenos consertos, ajuste do atrelamento, cuidados com a carga, etc., etc., já por outras exigências, tais como a lubrificação do eixo, ligeiros descansos dos animais e dos seus condutores, maiores folgas para uns e outros.

No local em que vai tomar a carga ou descarregá-la pára o carro, a fim de que se possam realizar as duas operações; ao fim do serviço, dentro nos limites da propriedade a que pertence ou onde estaciona para soltar os bois, desencangá-los e tocá-los para as pastagens e aguadas.

Em todos os casos a parada é assim ordenada: o carreiro, ao mesmo tempo que pronuncia as palavras de uso — *ôa, oaí, hoô, eia, ôche*, etc., se carreia de cima do carro, bate com o pé no tamborete da mesa, ao que a junta do coice estaca o passo, erguendo as cabeças; se dirige do chão, "de a pé ou de a cavalo", ao dizer as mesmas vozes, lhes aponta a vara de carrear, brandindo-a ao alto; num e noutro caso o guia ou candeeiro levanta também a sua vara, fazendo esbarrar a junta da dianteira, repetindo as mesmas vozes. E tôda a boiada, ensinada e destra, faz alto como por encanto.

A parada do carro exige muitas vêzes a execução de várias manobras, como seja a de afastar ou adiantar o veículo, fazê-lo girar à direita ou à esquerda, rabeá-lo[2], como dizem os carreiros, isto é, volteando-o em curvas mais fechadas ou mais abertas, chamadas estas voltas *campeiras*, para não quebrar os cocões.

Subir e descer ladeiras

Nos trabalhos habituais do carro de bois nada depende mais da perícia dos condutores e do equilíbrio da boiada do que fazê-lo subir ou descer os aclives e declives do terreno, sobretudo quando são longos e íngremes. E muito mais nas descidas, pela razão muito simples de que os carros de bois típicos não têm freios mecânicos, agindo como tais os próprios animais. Vejamos, pois, os processos de que usam os carreiros nessas oportunidades.

Na subida das ladeiras a técnica se demonstra na maneira de tanger os bois e nos artifícios empregados para conseguir vencê-las. No tocar a boiada ladeira acima, deve o carreiro tudo fazer para que esta *espiche* o mais possível, puxando, equilibradamente, igual por igual, de macio, sem arrancos violentos, todos a um só tempo: para isso precisa saber gritar-lhe as vozes de maior esfôrço, sempre seguidas dos nomes dos animais, que forcejam menos, saber estimulá-los sem violências desnecessárias, saber compensar-lhes as fôrças desiguais, por meio de modificações no atrelamento. Acrescente-se a isso o emprêgo de vários processos mais ou menos engenhosos. No caso de subidas muito extensas, não raro se faz mister, antes de empreendê-las, descansar a boiada durante alguns minutos ao pé

(2) Rabear o carro é fazê-lo virar, dando a volta com a boiada em redor dêle.

da ladeira: revê a carga, olha o atrelamento, bambeia as juntas e depois dá a ordem de marcha. Se durante a ascensão o gado afrouxa, necessitando novo descanso para tomar fôlego, calçam as rodas do carro com pedras ou barrotes de madeira, às vêzes especialmente conduzidos para êsse fim. Se o piso da ladeira é bastante largo e desimpedido, manobram os carreiros, de jeito que o veículo suba ziguezagueando: mas, se, apesar de todo o esfôrço, não consegue vingar o tôpo do aclive, uma de duas — ou se alivia a carga, que é transportada de duas ou mais vêzes, ou então, na hipótese de haver no local mais de um carro, se *emenda* a boiada. *Emendar* a boiada, ou *quartear* como se diz no Rio Grande do Sul, é acrescentar outras juntas ao tiro, isto é, desatrelar duas ou mais parelhas de outro carro, encambando-as no que vai subir[3]. Desta ou daquela forma o carro sobe, estremecendo aos solavancos dos rodeiros, chiando grave ou rangendo estridente, enquanto se ouvem, repercutindo nas quebradas, o vozerio e o alarido dos carreiros espertando os animais para o esfôrço supremo senão até açoitando-os ou ferroando-os.

Manuel Rodrigues de Melo pintou, ao vivo, uma dessas cenas da vida trabalhosa do carreiro: "Se acontecia subir uma ladeira meio a pique, o carro parava de chôfre. Instantâneamente, um silêncio de morte invadia a solidão. Ouviam-se vozes mal balbuciadas com sinais de preparativos para a luta, que logo começava precedida de guinchos e rangidos: eram as almofadas fazendo pressão sôbre o eixo. E o carreiro preparava a ofensiva contra a ladeira. Removia o batente de areia ou barro, se havia, fazia recuar o carro, tirava a mira por onde o mesmo devia passar, punha o guieiro na frente dos bois, traçando-lhe prèviamente o rumo que seguir. Postos todos os elementos em equação, inclusive o descanso de alguns minutos para a boiada, sem esquecer a preparação psicológica dos bois e do guieiro, inclusive a ofensiva contra o empecilho, mandava por fim retocar a posição do boi fulano ou do boi sicrano, para dar o grito de arranco. O guieiro prontamente atendia, falando aos bois numa linguagem que tinha muito do sofrimento e da alma do africano. E, quando tudo convenientemente preparado, se antolhava o momento de partir, o carreiro, acenando com o chicote de rêlho cru, gritava enèrgicamente: boi Azulão!... *lepo* — era o rêlho descendo com fôrça no lombo do animal. E o carro subia...".

De Pindamonhangaba, em São Paulo, nos comunicaram certa particularidade no subir de grandes ladeiras: "Acontece, às vêzes, que ao chegar o carro ao pé de uma forte subida, um ou mais bois se fazem de *manhosos*, não se esforçando por vencê-la. O carreiro experimentado usa então um artifício muito interessante que consiste em separar da boiada uma ou duas juntas e colocá-las no tôpo

(3) A respeito, escreveu-nos Vítor Carvalho Ramos, de Uberaba: "Limpa o cabeçalho", é o que diz um carreiro ao outro que lhe pediu ajuda. Chama-se a isto pedir emenda. O carro encrava no caminho. Nem para diante, nem para trás. A boiada forceja, porém não se agüenta. O carreiro grita, xinga, ferroa. O carro continua encravado. É então que o carreiro pede auxílio a um colega. Êste vem em socorro e, entusiasmado, grita logo para o que lhe pediu ajuda: "Limpa o cabeçaio" — isto é, retira tua boiada, para que eu chegue a minha e desencrave com ela o carro".

da ladeira, bem à vista dos bois, que ficaram atrelados ao carro. Êstes, então, como que enciumados por verem os seus companheiros livres da carga, atiram-se com tôda a fôrça à subida e vencem a dificuldade. Destarte poucos bois conseguem fazer o que muitos não conseguiram, por simples *manha* de alguns. Êste fato jamais ocorre, quando o carro volta à fazenda, pois aí a vontade de chegar não lhes dá margem a tais manhas".[4]

Agravam-se, porém, as dificuldades nas descidas: nestas são os próprios animais que travam os carros, que os sustentam e freiam. Para tanto há, no Brasil, duas técnicas mais generalizadas: a que poderíamos chamar de nortista e a mineiro-paulista pela sua maior freqüência nessas duas regiões. Entretanto a primeira é também de uso no Rio Grande do Sul e em outras partes do sul e oeste do país e a segunda é adotada em certas zonas do norte, como, por exemplo, nos sertões da Paraíba e do Ceará.

Regra geral da Bahia ao Pará é confiar a sustentação do carro nas descidas à junta do cabeçalho ou do coice. Para isso se requer contínuo adestramento dos bois que a formam. Desde que o carro começa a rodar no declive, o carreiro, batendo com o pé no tamborete ou mesmo à frente da referida junta, grita as vozes costumeiras de diminuição da marcha ou de parada — *aê, aí, ôa, divagá,* etc., etc.: ouvindo-as os bois de coice levantam a cabeça, diminuem o passo, começam a escorar o carro, enquanto as demais juntas, à voz do guia, afrouxam a andadura, bambeiam os cambões e descem vagarosamente. A manobra da junta do coice é facilitada pela própria canga, que os junge: sendo ela mais volteada que as demais, desde que os bois levantam as cabeças e passam a escorar, o seu peito apóia-se na chavelha, o que facilita a sustentação do veículo. Se a declividade é grande os animais jogam, na travação do carro, tôda a fôrça de seus corpos: retesam os pescoços, assentam os quadris no chão, riscando com as patas o piso da ladeira. É de ver-se a mestria dêsses animais nos pendores de uma ladeira despenhada: o carro roda vagarosamente, sustido pela parelha que, de *brocha descoberta,* como dizem com orgulho os carreiros nordestinos, executam o mais árduo dos seus trabalhos. Não raro, para avivar-lhes o brio, o carreiro bate-lhes com a vara entre os chifres ou os ferroa nas queixadas. Aumentam os perigos das descidas, se o chão não é regular, apresentando escavações, regueiras, ou *brocotós*: aqui sobreexcelem as perícias dos carreiros e dos animais. Goulart de Oliveira, em crônica oferecida a Olegário Mariano, disse admiràvelmente da "junta do coice" nessa emergência: "E a junta do coice parece concentrar-se por instantes: indaga, perscruta, experimenta primeiro um lado, depois o outro, com um estrépito singular no choque dos paus, que lhe compõem a canga, dos galhados em crescente, sem outros reflexos que os do sol causticando, dos mesmos ossos, que lhes armam as articulações dos esqueletos. Depois, param

(4) Informação de Wilson Valentini, Agente Municipal de Estatística em Pindamonhangaba.

resolutos, como se escravizados ao despotismo de um mesmo comutador elétrico e vivem inteiros, apenas, no retesamento dos músculos todos; das patas fazem estacas gigantes, esteios de bronze, hirtos, rígidos, petrificados numa atitude que tem qualquer coisa de solenidade consciente..."

...

"A junta do coice sente que não basta e com o corpo caloso em arco, as quatro patas oblíquas, quase paralelas, com os quartos traseiros como calços, roçando já o varal pesado, procura travar a mole da traquitana, que, ainda assim, se projeta, obedecendo à própria ação ponderável e à inclinação sensível do terreno. Alçam, então, os bois a cabeça ossuda e suarenta, até agora um tanto pendida para a frente, no afã de escolher suportes, atiram-na logo a seguir para trás, como que em um auxílio extremo; estalam os cornos chocados, rangem atritados os ossos, urros roucos roncam-lhes nas bôcas lubrificadas de baba pegajenta, pingando, e ainda mais, muito mais ainda se retesam os músculos duros de ação."[5]

Dêsse lance perigoso na vida carreteira falou-nos, do Rio Grande do Sul, o ilustre Luís Carlos de Morais, em carta de 17 de julho de 1942: "A carrêta é sustida nas ladeiras pela junta do coice, à qual se comete o *encargo honroso* de manter a ordem no veículo, evitando que êle se despenhe declive abaixo. E justiça se faça, a abnegada parelha cumpre com denôdo a sua missão deixando-se arrastar, como que assentada pela lomba abaixo, apoiada a canga de encontro às fortes guampas. Não há para a descida das carrêtas nas ladeiras outros meios regulares".

Esta técnica é ainda usada na planície canavieira de Campos, no Estado do Rio, em Jacarèzinho, no Paraná[6].

A técnica mineiro-paulista, que se estende a outras regiões do país, não confia tão-sòmente à junta do coice a travação dos carros nas ladeiras, efeito provável da maior extensão e mais forte ingremidade dos declives de seus terrenos montanhosos.

Descrevamo-la: ao início das ladeiras, retiram-se duas ou três juntas da frente, as quais são atreladas na *traseira* ou *rabeira* do carro, que, para isso, tem ao meio do *recavém,* prêso ao cabeçalho, um argolão de ferro. A ligação é feita por meio de uma corrente ou de uma corda de couro trançado: a esta corrente se chama *corrente de amarra* (*corrente de marra,* como dizem os carreiros), *descedeira;* se é corda de couro se chama, em São Paulo, *arreata, reata;* na zona de Paracatu, em Minas Gerais, *ligeira* e na de Patrocínio, ainda em Minas, *sogão; tirante* em Goiás.

A operação de colocar as juntas na traseira do carro se chama *pôr bois à reata* ou *na arreata* ou ainda *na amarra.*

(5) Esta crônica é reproduzida por inteiro na parte dêste livro intitulada "Florilégio do Carro de Bois".
(6) Informação do Dr. João Aguiar, Prefeito Municipal.

Isso feito, começa a descida, pondo-se o carreiro na frente da junta do coice e o candeeiro entre o *recavém* e as *juntas da amarra*, também ditas em Minas Gerais — *juntas dos bois de corda.* Enquanto o coice vai puxando devagar, as juntas da amarra, aos gritos do candeeiro ou guia, vão escorando, especando, impedindo a disparada do veículo: são elas que constituem o freio. O Sr. Mauro Dutra Ladeira assim nos descreveu a operação, que requer bastante prática: "A canga da junta da guia tem um dispositivo chamado *braçadeira*, ou seja uma corrente fina com cinco argolões destinada a segurar o carro pela traseira nas descidas muito fortes. É o que se chama *bois na amarra.* Defrontando a ladeira grita o carreiro para o candeeiro ou guia — *bota amarra pra descê a serra*: ligada a *braçadeira* por meio da corrente ao argolão que está prêso por debaixo do recavém, começa a descida. Em geral à frente do carro só fica a junta do coice, enquanto o restante da boiada está ligado à traseira. À medida que se vai descendo o candeeiro grita aos bois da amarra — *ôa, ôa... fasta, fas... ta... siiiu,* e assim os animais vão escorando o carro lenta e firmemente".

Não são, porém, sòmente êstes os expedientes de que lançam mão os carreiros para impedir o disparo dos carros ladeira abaixo.

Em certos lugares, em que é comum a técnica mineiro-paulista, costumam alguns colocar na frente das rodas uma peça de madeira, que fica prêsa à mesa do carro no sentido horizontal, tendo dois entalhes correspondentes aos aros de cada roda. No momento em que os bois, colocados na *amarra*, começam a escorar, essa peça, que, por um simples dispositivo, se liga à corrente da amarra, se encaixa no aro das rodas, fazendo-as deslizar ladeira abaixo. Êsse aparelho que, em certas zonas de Minas Gerais, se denomina *leme do carro*, é uma combinação do freio animal com um rudimentar freio mecânico. Em municípios do Rio de Janeiro usam o mesmo *leme*, já modificado: em vez de ser acionado pelos *bois da reata* é movido por uma manivela com parafuso colocado no recavém do veículo.[7]

O Sr. Franklin Botelho, de Patrocínio, Minas, informou-nos que em sua zona, bem como em Goiás (Rio Verde), há carreiros que colocam, em vez de bois na *amarra*, uma árvore de grandes ramagens, prêsa no argolão do recavém, a qual sendo arrastada serve, até certa medida, de empecilho à corrida do carro nas ladeiras.

Em outros lugares costumam travar uma das rodas do carro ou carrêta: em Ponta Porã, onde é comum a técnica mineira, diz-nos o Dr. Aral Moreira, que alguns carreiros travam as rodas com uma forte vara colocada na sua parte traseira, de jeito que elas

(7) A respeito da adaptação de freios mecânicos no velho carro de bois o Engenheiro Filúvio de Cerqueira Rodrigues, em exposição feita a 22 de novembro de 1933, no "Automóvel Clube" do Rio de Janeiro sôbre o "Problema Rodoviário do Govêrno Provisório no Estado do Rio de Janeiro", fala de uma patente fluminense conseguida por H. Duprat, de Cordeiro. Êste freio só pode ser adaptado aos carros de raio e de eixo fixo recentemente adotados em algumas zonas, principalmente pelas usinas de açúcar: com rodas raiadas, eixo fixo e o freio Duprat, disse o conferencista, os carros de bois passam a ser civilizados.

girem roçando sôbre a dita vara; no município de Palmeira (Rio Grande do Sul), quando a junta do cabeçalho não é bastante para segurar a carrêta, trava-se uma das rodas, amarrando-a com uma corda de couro à cheda. Em partes do Ceará, informa o Dr. José Sabóia de Albuquerque, usa-se também colocar, de espaço a espaço, barrotes de madeira na frente das rodas para ajudar os bois de coice.

E assim, surgem aqui e ali engenhosos recursos para evitar desastres que, certo, aconteceriam, se os veículos não fôssem contidos na descensão das grandes declividades.

Recuar o carro

Empurrar o carro para trás, fazê-lo recuar, *fastar* (*vastar*), no linguajar dos carreiros, é manobra freqüente na lida com os carros de bois, não só ao longo das estradas para livrá-lo de precipícios, valos e barrocas, mas também e mais comumente nos lugares de carregamento e descarregamento: compreende-se fàcilmente a necessidade de colocar o veículo em posição adequada para tais operações. O recuo do carro compete precìpuamente à junta do coice ou do cabeçalho: as práticas a respeito são mais ou menos semelhantes em todo o país.

Tornando-se necessária esta manobra, carreiro e candeeiro entram em ação. O primeiro, se carreia de cima do carro, costuma bater com o pé no tamborete ou almofada do carro, ao mesmo tempo que diz as vozes do costume — *fasta, vasta*... etc.; se dirige do chão, coloca-se à frente da junta do cabeçalho, aponta-lhe a vara de ferrão, gritando-lhe as mesmas palavras. O candeeiro, por seu turno, à frente da boiada, faz que recuem as demais juntas, repetindo-lhes as mesmas ordens, seguidas ou não dos nomes dos animais. Em qualquer caso, à voz ou ao castigo do carreiro, os bois de coice levantam as cabeças, retesam os músculos e passo a passo, na mesma postura altaneira com que descem as ladeiras, executam a marcha à ré.

Recuar o carro é manobra das mais difíceis, quando se tem necessidade de empurrá-lo ladeira acima, principalmente se carregado: isto só fazem carreiros peritos e bois fortes, adestrados a primor. Em certas zonas, se a junta do cabeçalho não é bastante para fazer o carro andar para trás, põem bois na *amarra*, como acontece na descida das ladeiras.

Atravessar pontes ou estivas

As pontes, com largura suficiente e gradeamento lateral, não oferecem, em geral, nenhuma dificuldade à passagem dos carros de bois: apenas maior atenção na linha da tração. Não assim, porém, nas estreitas, sem anteparos, e nas estivas. Estiva é, pròpriamente,

a armação do tabuleiro de uma ponte de madeira: daí certamente se originou a denominação de estiva para uma ponte rústica, feita de varas ou estacas que descansam sôbre duas vigotas colocadas entre as duas margens de um riacho, córrego ou arroio, facilitando a passagem de pedestres, cavaleiros e veículos. As estivas são em geral construídas sôbre os riachos, que correm em leitos lamacentos que originam os perigosos atoleiros. Como a sua largura, geralmente, pouco excede a de um carro de bois, faz-se mister todo o cuidado, tôda a atenção dos condutores ao atravessá-las, evitando que as rodas saiam do tabuleiro. Se isso acontecer podem sobrevir sérios acidentes, como seja a virada do carro, enterrar-se o mesmo no lamaçal, etc. Às juntas da dianteira ou ponta e do cabeçalho ou coice compete a maior tarefa nessas emergências: a primeira pelo dar com segurança a direção do tiro, a segunda, pelo sustentá-la até o fim da travessia. Ao carreiro e candeeiro ou guia cumpre rumar a fieira, sem lhe tirar os olhos.

Impedir as batidas nas cancelas e porteiras

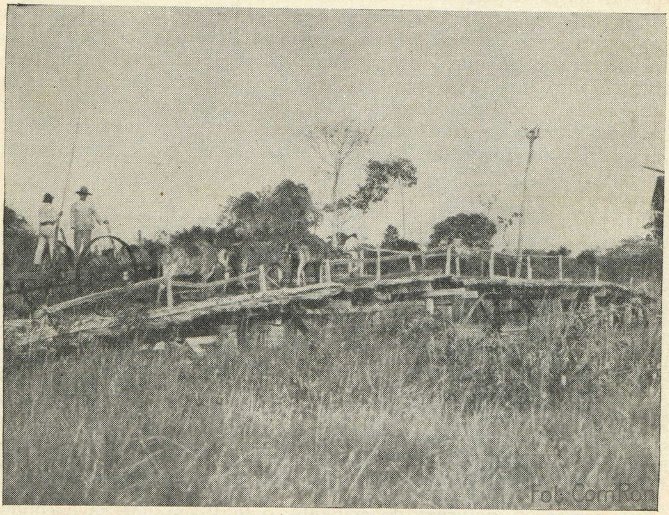
As propriedades do interior do Brasil são, de regra, separadas por cêrcas de várias espécies (cêrcas vivas, de pedra, de varas deitadas ou em pé, de arame liso ou farpado, etc.): dentro duma mesma fazenda, vários cercados existem segundo as necessidades de separação de seus terrenos para êsse ou aquêle fim (pastagens, invernadas, piquêtes, roças, culturas, etc.). Para a passagem de pedestres, cavaleiros, animais ou veículos de qualquer espécie colocam-se nas cêrcas porteiras de varas e cancelas, que se abrem e fecham pelo braço humano. A largura de tais vãos de passagem é mais ou menos de dois metros, limitando-os dois mourões ou esteios.

Na travessia das cancelas ou porteiras carreiro e guia devem dirigir as suas juntas de modo que qualquer das rodas não vá de encontro a um dos mourões laterais, o que, às vêzes, determina danos à cancela ou ao próprio carro. Ao aproximar-se o carro de uma dessas passagens, compete ao guia abri-la, segurando-a se fôr o caso, até que passe o veículo, para que a feche em seguida. Bater com o carro nos esteios de uma cancela ou porteira é prova de incompetência, ou pelo menos desatenção do carreiro. Por isso é que, descrevendo cenários nordestinos, José Lins do Rêgo escreveu: "Os carreiros faziam as suas manobras, agitando a macaca, de vara de ferrão em punho. Aquêle que batesse com a roda do carro num mourão de porteira, estava desgraçado para os outros" (*Bangüê*, pág. 98).

O Dr. Lucílio de Medeiros, fazendeiro no município de Corumbá, em Mato Grosso, informa que é difícil manobra evitar, nas porteiras, a *guarda*: *guarda* é um poste colocado em frente a cada uma das *virgens* (mourões) da porteira, a fim de protegê-las justamente contra os carros. Quando não há *guarda,* a manobra con-

siste em evitar que as rodas batam nas *virgens*. O carreiro, continua o informante, coloca-se ao lado de um dos bois do cabeçalho e vai tocando a boiada, chamando sempre pelo boi de guia do lado contrário ao em que está colocado. O carro tende assim a vir para o seu lado, e então o carreiro, junto ao boi de coice, força-o a seguir mais rápido, evitando, dêsse modo, que o veículo esbarre na *virgem* da porteira.

Como se vê, tudo depende da atenção e do lance de vista do carreteiro.



Atravessando uma ponte rústica em Mato Grosso.
(Foto da Comissão Rondon).

Transpor um rio que não dá vau

A passagem de carros de bois em rios que não são vadeáveis e sôbre os quais não existem pontes, faz-se no Rio Grande do Sul e noutros Estados do Brasil por meio de *balsas*, — espécies de largas jangadas que, as mais das vêzes, são puxadas através de um fio de arame lançado de margem a margem. Vimo-los passando assim em vários rios do Rio Grande do Sul. Onde não há tais embarcações o único recurso é passar a carga e o carro em canoas conjugadas e a boiada a nado, se pode vencer a largura e a impetuosidade da corrente, pois é sabido que o gado bovino sofre bastante

nas travessias de nados extensos (PEDRO OSÓRIO — *Rumo ao Campo* — Pág. 292). Em algumas regiões, como no Nordeste, o tráfego dos carros de bois chega a parar na estação das cheias dos rios. Noutras zonas do sertão brasileiro criaram técnicas especiais para a travessia, como, por exemplo, a de uso na fronteira de Minas Gerais e Goiás, a qual nos foi comunicada pelo Cel. Olímpio Gonzaga, honrado coletor federal em Paracatu. "O carreiro precisa ser esperto e inteligente para atravessar o carro num rio invadeável. Os bois soltos passam, a nado, com o auxílio de um canoeiro, até alcançar o barranco do outro lado. Mas a passagem do veículo é mais perigosa e difícil: amarram um laço no cabeçalho e atam as rodas pelo eixo na mesa; jogam o carro na água e, com o auxílio de duas canoas, uma do lado de cima, outra do lado de baixo, vão puxando o carro que flutua até alcançar a margem oposta; chegado ao barranco os bois, já encangados, puxam ribanceira acima. Se o carro é novo ou está ferrado de pouco tempo, quase não flutua, afundando muitas vêzes, o que determina canseiras e mil esforços para retirá-lo".

Passando agora ao estudo das técnicas, que denominamos "preventivas de acidentes", vale lembrar que acidentes mais ou menos graves podem acontecer no trabalho com os carros de bois, como sejam viradas, esbarros e pancadas violentas, atolamentos, a queda ou mesmo a morte de animais na tração, o quebrar-se qualquer peça da apeiragem, o "torar" do eixo nas empolgueiras, o afrouxar ou cair o ferro, que cinta as rodas, e quantos outros imprevistos que, retardando ou até impedindo o prosseguimento do serviço ou da viagem, desafiam a inteligência, a perícia, a capacidade dos condutores. Em tôdas essas conjunturas o carreiro tem que haver-se com presteza, habilidade e calma, procurando evitar maiores contratempos. Não há como sistematizar as medidas que êle pode e deve tomar. A natureza do acidente, o local em que se encontra e os recursos de que dispõe no momento farão surgir as providências: aqui recua ou desvia o carro; ali o desvira, além o desatola; ora corta com a faca ou facão, que invariàvelmente conduz, a brocha do boi caído, para que se não asfixie, ora conserta os arreios ou substitui as peças partidas, alhures procura o carpinteiro, para pôr um novo eixo e, se não consegue, sòzinho, acunhar o aro, que desapertou, chama o ferreiro para lhe diminuir o diâmetro e assim apertá-lo mais fortemente contra as peças da roda.

Pela sua originalidade, transcrevemos abaixo a informação que nos veio de Paracatu, em Minas Gerais, de como, em certa ocorrência perigosa, um carreiro evitou desastre de sérias conseqüências. "Manuel Grande, carreiro de grande fama nas redondezas de Paracatu, residia na fazenda "Contagem", sita no mesmo município. Era um homem agigantado, de dois metros de altura e fôrça hercúlea. Certa feita, transportava uma carrada de farinha para a cidade,

quando, ao alto de uma ladeira que devia descer, cai fulminado, por erva, um dos bois do coice; Manuel Grande não titubeou, segurou imediatamente a canga no lugar do animal e nessa posição ajudou a descer o carro cêrca de mil e quinhentos metros, até o lugar chamado Córrego Rico. O fato, diz o informante Cel. Olímpio Gonzaga, foi testemunhado por várias pessoas". De todos êstes acidentes, certo, os mais graves são a virada do carro e o seu atolamento em profundos lamaçais.



Evitando uma virada (Triunfo, Pernambuco).

Evitar viradas ou tombos

Virada é o tombo lateral do carro por efeito do desnivelamento do piso da estrada ou pela presença no seu leito de pedras salientes, tocos, regos profundos, etc. Nos caminhos em que surgem tais obstáculos, carreiro e guia devem ter tôda a atenção no dirigir a boiada[8]. É principalmente à junta do coice que incumbe a segurança do carro e da carga nesses momentos: grita-lhe o carreiro

(8) Vítor de Carvalho Ramos escreveu-nos: "Quando se passa num caminho ruim, cheio de tocos, de curvas, é preciso o máximo cuidado e grande perícia dos condutores. Deve-se manobrar com os bois de modo que se evitem esbarrões violentos, pancadas fortes, que podem quebrar o carro ou machucar a boiada. O carreiro deve tanger com calma, vagarosamente, chamando os bois. *Vem Mimoso...*, *Fasta Pelintra...*, *Vem Retento; Fasta Vigário... Ôa Cruzeiro...* etc. Não raro, pára o carro, ajeita as juntas e assim chamando uns e mandando que outros se afastem, o veículo vai descrevendo verdadeiros SS na estrada até carro e boiada ganharem o limpo e se virem fora de perigo".

as vozes costumeiras — *carrega, rema, esbarra, ôa,* etc., etc.[9]. Encosta-se à fieira para o lado oposto ao do obstáculo e, não raro, coloca-se o carreiro dêste lado para melhor conseguir o esfôrço dos bois para a outra banda; às vêzes faz recuar o carro, outras fá-lo avançar cuidadosamente, tudo empenhando para impedir o tombo. Não dar virada é timbre de bom carreiro.

O Cel. Henrique Ribeiro da Silva Castro informa que, no oeste de Minas Gerais, quando o carro tomba, o carreiro com o só auxílio do candeeiro o destomba, para o que, é técnica de uso, passa nos óculos da roda de baixo uma corrente que é ligada à junta da guia trazida para junto dos rodeiros; esta, puxando do outro lado, desvira o carro. Se êste está carregado, é preciso descarregá-lo, para que se faça a manobra.

Outra informação interessante é a que nos enviou o Eng.º Carlos Martins Costa, de Mato Grosso: "Quando o carro *barranqueia*, isto é, uma roda fica sôbre um barranco ou pedra e a outra em nível mais baixo, havendo perigo de tombamento, o carreiro, se é mestre, manobra da seguinte forma: apoiando uma das extremidades da vara de ferrão no solo, segura-a com ambas as mãos e pula por cima dos bois para o lado oposto, onde passa a gritar com os bois, até que a roda saia do barranco; rabear o carro é também operação comum nesses casos".

Virar o carro é uma vergonha para o carreiro brioso: em certas zonas do Rio de Janeiro, além de serem os carreiros troçados pelos seus colegas, fincam no local do acidente uma cruz de madeira com o dístico — *cemitério.*

Desatolar o carro

Quando os carros de bois se enterram nos lamaçais ou atoleiros, diz-se que atolaram. Dirigindo-os em passagens suspeitas de tais perigos, devem os carreiros tudo fazer por evitá-los. Mas, uma vez atolados, é preciso quanto antes tirá-los do atascadeiro. Se o atolamento é grande e profundo, faz-se mister, antes do mais, descarregá-los. Carregados ou não, as manobras mais comuns são: ou se atrela a boiada no argolão do recavém, para puxá-lo em sentido contrário, ou se introduz no óculo de uma das rodas o gancho de uma corrente, que se liga à canga de uma ou mais juntas, que assim agem diretamente da roda, arrastando-a para trás. Se êstes processos não derem resultado, só há um meio: *emendar a boiada,* isto é, acrescentar ao tiro juntas de outros carros, porventura no local. Os carreiros só recorrem a isso nas maiores aperturas, porque no seu código de honra é humilhação pedir ao colega o empréstimo de juntas para vencer as dificuldades. É de interêsse notar que,

(9) Ao boi de coice que sabe executar a tempo e perfeitamente êste serviço dão, em Ponta Porã, o apelido sugestivo de *boi de juízo.* (Informação do Dr. Aral Moreira.)

em Mato Grosso, distinguem *tomar emenda de boiada* de *tomar emenda de vara*: no primeiro caso, como se viu, trata-se de aumentar a fieira com parelhas de outro carro; no segundo é apenas receber o auxílio do companheiro no tanger, gritar e ferroar os bois.

Carregar e descarregar o carro

Passemos agora ao exame das técnicas do carregamento e descarregamento dos carros ou carrêtas de bois. Tais operações apresentam variantes segundo as regiões e a natureza ou qualidade das cargas.

I

No carregar um carro de bois, a primeira demonstração da perícia de um carreiro está no modo de distribuir a carga sôbre o leito ou tablado da sua mesa. Tôda a sua atenção e diligência se devem exercer no sentido de fazê-lo de jeito que o centro de gravidade da carga total esteja em um plano que passe pelo eixo do veículo. Assim a carga não deve ficar nem muito para a frente, nem muito para trás, nem *dianteira*, nem *traseira*, como dizem os carreiros: no primeiro caso, pesaria demasiado sôbre o pescoço dos bois da junta do cabeçalho, fazendo-os afocinhar até o chão, até cair, pelo menos dificultando e impossibilitando as manobras da *prêsa*, da sustentação do carro nos declives ou nas paradas; no segundo, a mesa tende a empinar, podendo ocasionar a asfixia dos mesmos animais por meio das brochas. Daí, por longa e continuada prática, surgiu uma técnica especial para a arrumação das utilidades na mesa do carro, mantendo-a em equilíbrio, *temperando-a* no dizer de certas zonas[10].

O arranjo e a acomodação da carga na mesa do carro dependem, principalmente, da natureza e espécie dos produtos ou utilidades que a constituem: considerando as carradas mais usuais, verifica-se que, para a arrumação e segurança de algumas, são bastantes os fueiros e as cordas ou travas, que as amarram e contêm: tais as de cana, lenha, madeira, sacaria e outros objetos; as de cereais, a granel, café em cereja, espigas de milho, feijão em rama, raízes de mandioca, frutos e legumes em geral, cal, areia e barro, tijolos, telhas, etc., etc., necessitam para o seu transporte que se circunde a mesa do carro de taipais para seu anteparo e resguardo. Êstes taipais podem ser de tábuas, dispostas em forma de caixa, de trançados de fibras vegetais, de folhagens, cipós, etc., de couros e peles.

Nos Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, e seus vizinhos, usam cingir a mesa pelos lados e pela frente com

(10) No oeste de Minas Gerais os carreiros dizem que o carro não deve ficar nem *cabeçudo* nem *traseiro*.

uma *esteira* de taquara ou de bambu, a qual se prende aos fueiros por alças de couro ou de fibras; completa-a na traseira outra *esteira* menor que se segura aos fueiros posteriores cosida à primeira, e que é chamada *caniço* ou *caniçada.* No Norte, é mais comum envolver a mesa com couros de boi amarrados aos fueiros: há também os taipais de varas finas, de esteiras, de trançados de cipó com malhas miúdas, chamados, na Bahia, *quixós.* Nas carrêtas do Rio Grande do Sul, sul de Mato Grosso e de Santa Catarina, os taipais são, em geral, de tábuas, chamados *cevas* no Rio Grande e *grades* em municípios de Santa Catarina (São Joaquim).

Para o transporte de certos materiais, como seja cal, areia e barro, improvisa-se sôbre a mesa uma espécie de caixão, à semelhança do que se faz no Rio Grande do Sul para todos os produtos miúdos.

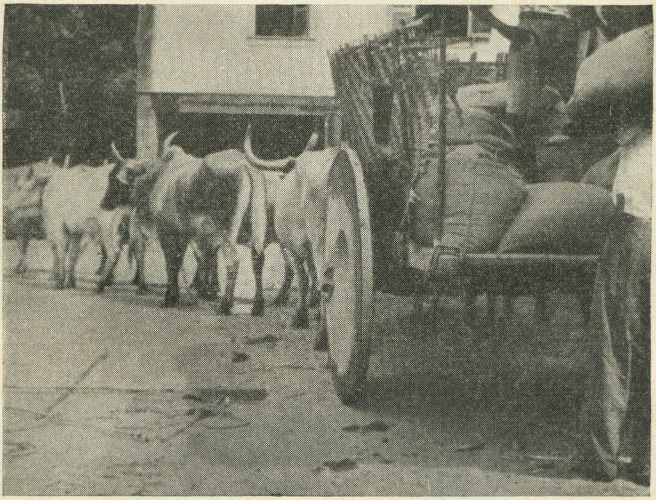
Em geral, as carradas de lenha, sacos, palha, madeiras, se alteiam até as extremidades dos fueiros; as de cana vão acima colocando-se para tanto, entre as canas já arrumadas, supostos fueiros ou espeques de outras canas, entre os quais se arrumam novos feixes. É a essa sobrecarga que, no Nordeste, se chama *proa* da carrada, esforçando-se os carreiros por fazê-la de jeito que a carga fique levantada atrás em sentido convexo, ao que chamam *rabo de galo.* A *proa* regula mais ou menos um têrço da cana, que se contém abaixo dos fueiros. O Dr. Antônio Alves de Araújo, agricultor pernambucano, a isso se refere em sua informação, dizendo: "Para um carro bem arrumado há a expressão — "embonado em rabo de galo": as canas ficam curvadas para cima na frente e no recavém da mesa".

A não ser uma carga de coisas ou objetos muito pesados, que, naturalmente, exige mais trabalhadores do que os do comum e requer o emprêgo de artifícios especiais, na hipótese de não haver guindaste, como sejam pranchões do recavém ao solo por onde, com o auxílio de *levas* e *bimbarras,* alavancas em suma, se fazem rolar os objetos até o estrado, as cargas leves são colocadas na mesa do carro pelo carreiro e o seu ajudante ou guia. De regra, assim se faz o carregamento: de cima do carro o carreiro vai recebendo os produtos ou objetos das mãos do guia, que permanece no solo. Sendo, por exemplo, uma carrada de cana, o guia vai atirando, do chão para o carreiro, a cana de uma em uma ou aos feixes, e o carreiro, colocado na dianteira ou no recavém da mesa, os vai recebendo e arrumando; quando já alta a carrada ou então para fazer a *proa,* o carreiro sobe a uma das rodas e daí continua o serviço.

Falando do como se carrega em Pernambuco uma carrada de canas, disse o Dr. Antônio Alves de Araújo, do engenho Amaraji: "Os feixes de cana são carregados a mão e, depois de certa altura da carga, o chamador auxilia no carrêgo, dando ao carreiro (trepado nas rodas) os feixes que êste coloca acima das brochas dos fueiros em posição longitudinal ao carro e inclinada em relação à mesa,

para o centro do carro, em duas seções, uma de cada lado. Esta operação ajuda a esticar as brochas e ao mesmo tempo fixar a carga".

Carregado o carro, passam carreiro e guia a amarrar, travar, segurar a carga na mesa, o que certo varia conforme a sua natureza: para isso, no equipamento de um carro de bois figuram sempre cordas de couro ou fibras, chamadas, segundo as regiões — *travas, travadeiras, cordas de arrôcho* ou simplesmente *arrochos.*



Carregando sacos de café (Itaperuna — Rio de Janeiro).

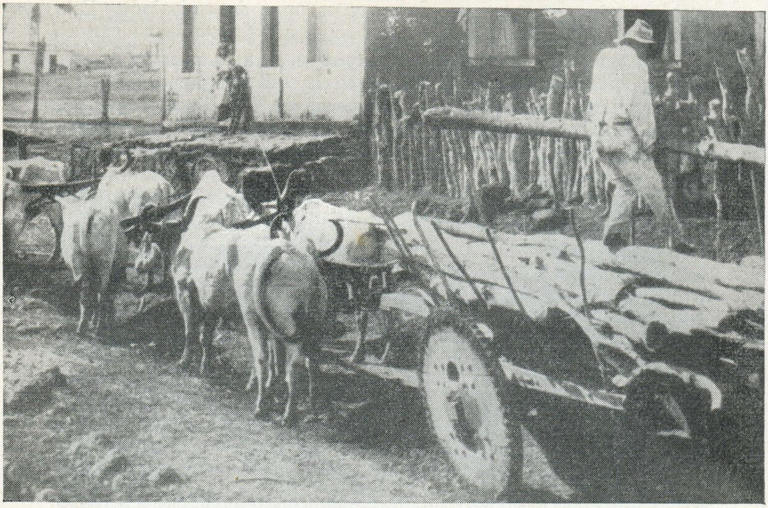
Tratando-se da operação do carregamento do carro de bois é para referir-se que, ao tempo das chuvas, se o carro não tem tolda fixa como algumas carrêtas do Rio Grande do Sul e a carga não pode ou não deve ser molhada, os carreiros costumam pôr-lhe uma cobertura de emergência: mais comumente um couro de boi, também encerados, lonas, esteiras[11].

Carregado o carro, arrochada a carga, coberta, se fôr o caso, está pronto o carro a seguir para o seu destino.

Ei-lo que chega ao descarregadouro.

Aqui vai ser descarregado. Esta operação também varia, como é natural, segundo a natureza dos produtos ou objetos transportados, os locais de descarga e as práticas de cada região.

(11) Informa o Dr. Samuel Hardman, agricultor pernambucano, que o encerado é um quadrado de algodãozinho (2½ por 2½ m) impermeabilizado com tinta de óleo, alvaiade e secante, de coloração geralmente verde.



Descarregando madeira (Minas Gerais).



Descarregando cana (Campos – Rio de Janeiro).

Regra geral, porém, é o descarregamento pela traseira do carro, devendo observar-se os mesmos cuidados que presidem ao carregamento quanto ao equilíbrio da mesa. Tratando-se de carradas de lenha, madeiras, canas, produtos ensacados, materiais de construção, a descarga se faz por meio de operações inversas às do carrêgo: atira-se a lenha, tora a tora, aos lenheiros; a cana, feixe a feixe, aos picadeiros dos engenhos ou às esteiras das usinas; os sacos, um a um, são rolados pelos carreiros até o recavém, onde um carregador os apanha de costas, sôbre os ombros, levando-os para o depósito, etc., etc. Nas usinas de açúcar os carros de cana são descarregados por meios mecânicos: para tanto a carrada já é arrumada no canavial sôbre correntes estendidas na largura da mesa, tão extensas, que possam abraçá-la por todos os lados, de modo que, chegada à usina, um guindaste suspende de uma vez tôda a carga pelas correntes, depositando-a no lugar conveniente. Sistema semelhante vimos recomendado pelos agrônomos Landulfo Alves e Mário Teles, em seu livro *Conservação da Forragem. Silo, Silagem e Ensilagem* (1937), para o descarregamento de palha de milho, capim, etc., junto ao silo: "a carga é feita sôbre uma corrente que passa na mesa do carro ou carroça em sentido longitudinal, abraçando tôda a palha; chegado o veículo ao local da ensilagem, ata-se a extremidade da corrente a qualquer pontalête fincado no chão, tangendo-se então para a frente os animais e tôda a carga é assim despejada de vez. No livro citado uma fotografia ilustra a manobra (pág. 142). Quando a carga é de produtos miúdos ou a granel, é de costume, uma vez encostado o recavém do carro aos paióis do depósito, desatrelar-se a boiada, pròpriamente a junta do cabeçalho, retirar o caniço ou taipal da traseira ou rabeira, suspender o varal, isto é, empinar o carro, especando-o com uma haste de madeira: nesta posição os produtos se derramam no local desejado e a porção que não escorrega é retirada pelas mãos e pelos pés do carreiro e do seu auxiliar; terminada a descarga, desempina-se o carro e de novo se atrela à boiada[12].

No caso de cargas muito pesadas usam os mesmos processos da prancha, das levas, etc.

Em algumas regiões, como, por exemplo, no sul de Mato Grosso, antes de iniciar-se a descarga, alguns carreiros costumam desatrelar a fieira e *esperar* o carro, isto é, colocar *esperas* ou pontalêtes de madeira na dianteira e na traseira, a fim de que o veículo fique na posição horizontal; outros o *esperam* mesmo com as juntas atreladas, isso, sobretudo, para aliviar o pescoço dos bois do cabeçalho.

Certo, haverá, aqui ou ali, outras pequeninas práticas adotadas pelos trabalhadores dos carros de bois.

(12) No Recôncavo da Bahia, os carreiros chamam ao desatrelar da boiada — *desfechar o carro;* do atrelamento ao carro, dizem — *fechar o cabeçalho nos bois.* (Informação de Torquato Barreto.)

CAPÍTULO IV

Vozes empregadas pelos carreiros e guias nas diferentes manobras da condução do carro de bois

Entre os aspectos da lida com o carro de bois sobreleva notar o que se refere à maneira pela qual os carreiros e os seus auxiliares se comunicam com os animais do tiro para dêles obter as posturas, as diligências, os esforços indispensáveis à regularidade e à segurança da tração.

Para tanto usam uma linguagem natural e essencialmente típica, ora visual, puramente mímica, exteriorizada por meio de gestos, de movimentos do corpo, de atitudes diversas, ora auditiva, fonética, traduzida por vozes que variam do simples grito a locuções interjetivas.

Certo, num e noutro caso, a comunicação entre os condutores e os seus animais não passa de um conjunto de idéias e sentimentos rudimentares, ao alcance da compreensão dos bovinos: daí o seu caráter de concisão e simplicidade. Da linguagem mímica, insuficiente e limitada, são gestos e movimentos comuns em todo o Brasil: brandir ao alto a vara de ferrão para estimular a boiada, apontá-la à sua frente para fazê-la estacar; acenar-lhe com a mesma vara a direção da marcha, à esquerda ou à direita; abrir os braços diante da junta do coice para obrigá-la a sustentar o veículo nas descidas ou fazê-lo retroceder quando necessário; bater com o pé na dianteira da mesa ou com a vara a meio das cangas, para que as juntas parem a marcha; apontar o guia à dianteira, por meio de simples meneios de sua vara, o caminho da jornada; alisar-lhes o pêlo ou tocar-lhes o lombo com suaves palmadas para torná-los menos inquietos, acomodados, submissos; dar-lhes, com as próprias mãos, espigas de milho ou outras rações para captar-lhes a amizade e a obediência, etc., etc. De região a região, de local a local, há ainda um sem-número de atitudes e gesticulações, que êste ou aquêle carreteiro adota no trato com os seus bois e que êstes entendem como por encanto.

Mais eficiente e numerosa é a linguagem auditiva, a linguagem articulada, representada, ora por interjeições naturais, espontâneas, monossilábicas, não raro mais um grito que palavra — *ei, ôa, ôche;* ora por palavras interjetivas — *adiante, arruma, devagar;* ora por frases breves, imperativas — *chega pra cá, vamo vê, tei-mão* — que valem como interjeições.

À fôrça de repetição e de hábito os dóceis e pacientes animais aprendem as ordens assim enunciadas e executam, a contento, os movimentos e serviços indicados. E' ainda para registrar que, nesse linguajar, as palavras têm tal ou qual valor pela inflexão da voz com que são emitidas, pela maior ou menor intensidade de sua elocução, com êste ou aquêle matiz de sentimento.

Destas vozes umas são ouvidas em todo o país, enquanto outras têm âmbito regional ou local, o que iremos anotando ao mencioná-las.

O estudo que se segue é uma tentativa de sistematização, de acôrdo com as manobras mais comuns da condução dos carros.

No encangar e atrelar os bois

As falas do carreiro e do guia com os bois de carro iniciam-se no momento em que vão jungi-los às cangas e atrelá-los ao veículo.

Enquanto o guia, empunhando a sua pequena vara, os tange para o local da *pega,* gritando-lhes o nome, o carreiro junto ao equipamento vai dizendo *vem cá boi, chega, chega pra cá, entra, arruma, endireita, firma, abre,* etc.

Vem cá boi, seguido ou não do nome do animal, é o chamamento inicial.

Chega ou *chega pra cá* é voz para que o animal se aproxime da canga e baixe a cabeça para recebê-la; no Pará diz-se mais freqüentemente *entra.*

Arruma, às vêzes *ruma,* é ordem para que o boi tome a posição conveniente no ato de ser cangado; em Pernambuco é mais freqüente — *endireita;* em Goiás — *endireita* e *firma.*

Abre é mandado para que um se separe do outro, permitindo que o carreiro possa colocar-se entre os dois, cangando-os, abrochando-os, ajoujando-os ou executando as várias operações do atrelamento da fieira.

Para acalmar o tiro

Às vêzes, nesses e noutros momentos, certos bois se manifestam inquietos, turbulentos, nervosos: para sossegá-los, além dos agrados do costume, as vozes são: *aquieta aí,* pronunciando ou não o nome do animal; *ôa-ai,* suavemente repetido; *fica quieto;* no Rio Grande do Sul dizem mais freqüentemente *ouche boi;* na Bahia e em Sergipe *tei-mão,* corruptela de "*tenha mão*"[1].

(1) Ter mão é expressão vernácula que significa *deter-se, parar.*

Para abrir a marcha

Atrelada a boiada ao carro, guia à frente, tudo a ponto para seguir caminho, os carreiros dão a voz da marcha; primeiro dirigida ao candeeiro — *"chama ou puxa o boi, menino"* ou equivalentes, não raras vêzes com invocação de Deus ou de santos; depois, dirigida aos animais. E enquanto o candeeiro ou chamador, em atitude de caminhar, diz — *"Vem cá boi Fulano, anda, vorta, praqui"*, etc., etc., o carreiro, ao lado da boiada ou de cima do carro, fala aos bois, usando diferentes dizeres, como sejam:

Vamos, vamos embora, vamos para diante, vamos ver, corrompidos em *vamo, amo, vamembora, amo pra diante, vamo vê,* expressões estas de uso em todo o país.

Êh, ei, eixe, eia, hei (h aspirado), *iiiva,* são as exclamações mais comuns, para que se movimente a boiada, quase sempre seguida da palavra boi, às vêzes *boio. Hei,* com o *h* aspirado, é freqüente no Nordeste; ouve-se na região do rio Doce em Minas Gerais, em partes de São Paulo (Bragança) e no Rio Grande do Sul (Cachoeira) a exclamativa — *êra!*

Aê é forma usada no Recôncavo da Bahia; *vira* é de uso do Rio de Janeiro (Itaperuna) até a Bahia;

Anda e *puxa* são as formas mais freqüentes na ilha de Marajó, no Pará;

Pega é usado pelos carreiros de Itapipoca e Sobral, no Ceará, e também em municípios de São Paulo ao Rio Grande do Sul, onde acrescentam a expressão *boi véio,* matiz de carinho que aplicam a qualquer boi, velho ou novo;

Puxa boi é de uso em Pernambuco;

Firma, seguido de *marcha* ou *vamos,* é empregado na região missioneira do Rio Grande do Sul e *firma pra frente,* em Mato Grosso;

Psiu, que é uma interjeição de que usam para mandar calar ou para chamar alguém, é usada pelos carreiros de algumas zonas do Brasil, como seja o sertão nordestino da Bahia, como ordem de marcha, enquanto noutras é voz de parada e ainda noutras indica o recuar do carro.

Além destas vozes há muitas outras de caráter local, senão até individual. Assim, por exemplo, segundo informes que recebemos do Ceará, na zona do Cariri, o carreiro que trabalha só, ao terminar a arrumação da carrada, diz para os bois — *já acabei* — e é o bastante para que a boiada inicie a tração. Caso interessante é o que nos foi comunicado de Três Pontas em Minas Gerais: havia um carreiro mudo que só usava duas vozes para dirigir o seu carro: *ham* (h aspirado) para andar e *hum* (h aspirado) para parar.

Para estimular os animais ou fazer-lhes acelerar ou diminuir o passo

Roda o carro, tranqüilamente, na estrada: não raro precisa o carreiro estimular êste ou aquêle boi, esta ou aquela junta ou mesmo, segundo as circunstâncias, acelerar a marcha de todo o tiro. Para tanto servem quase tôdas as vozes de partida acompanhadas do vocábulo boi ou do nome daquele que se quer alertar. Freqüentíssimo é o *ei-boi* já registrado como tal por PESSOA GUERRA, à pág. 71 do seu *Rústico*: "ei, dizia o carreiro estimulando as duas parelhas, a de cambão e a do coice, ambas de pêlo fino e luzidio".

E além dos *eis, eias, êhs,* dos *vamos* e suas variantes, dos *puxas,* dos *pegas,* declinado sempre êste ou aquêle nome dos animais mais lerdos na tração, surgem outras vozes para animação e viveza da marcha, como sejam — *avia boi, espicha, ôpa, fora, pra diante, pra frente,* etc., etc.

Nas subidas das ladeiras mais ásperas, quando se faz mister incentivar tôda a boiada, costumam os carreiros gritar, entre outras exclamações — *ei iba, pra riba, arranca, puxa pra cima, sobe aí, vamo vê boiada véia,* etc.

Ao contrário, nas descidas, quando é preciso diminuir a marcha da tração, as vozes já são outras: *devagar, devagarinho, ah ai, hôou... hôou,* esta de muito uso no Rio Grande do Sul e registrada por Darcy Azambuja, em seu conto "Os carreteiros": "Nas descidas devagar — *hôou... hôou.* Devagarinho nos planos e mais devagarinho nos repechos".

De Goiás recebemos informações de que é freqüente nas descidas os carreiros gritarem à junta do coice — *ôluvai, ôruvai, oiuvai.* Parece-nos que estas exclamações não são mais do que corruptelas de *ôlho vá*: *ôlho,* figuradamente, registram Fr. Domingos Vieira e outros dicionaristas, pode significar *atenção, cuidado;* Aulete ensina que *vá* é, às vêzes, voz exclamativa de incitamento que se dirige aos animais; *ôlho vá* significará destarte — *siga com cuidado,* no caso, *desça com atenção, devagar.* O Sr. Franklin Botelho, de Patrocínio, em Minas Gerais, dá notícia da voz — *ôr-vai,* empregada pelos carreiros dessa região nas mesmas circunstâncias. Trata-se, sem dúvida, de outra corruptela de *ôlho vá.* Entretanto, o mesmo informante nos referiu a seguinte história, que lhe contaram carreiros de sua terra: "Quando de Paracatu se conduzia ouro para a capital de Minas era o metal acondicionado em surrões de couro, que se estendiam na mesa dos carros. Acontecia algumas vêzes que, ao descer uma ladeira íngreme, os surrões rolavam pelo cabeçalho do carro, dando ao carreiro o trabalho de arrumá-los de novo sôbre a mesa. Costumavam os carreiros, pois, nas descidas, gritar: *lá vai ouro* ou *ouro vai,* logo corrompido em *ôr-vai,* o que era entendido pela junta do coice como ordem de sustentar, de deter a desfilada

do carro. Outro carreiro lhe disse que a expressão *ôr-vai* significava *ouro-vale,* de referência ao valor da carga". Aí fica o registro de duas explicações tabaroas: também os carreiros podem dar asas à sua imaginação em setores onde tantos se entregam a divagações inverossímeis.

Para a parada da marcha

Chegado o carro ao local do pouso ou do descarregamento, ou mesmo em meio da caminhada para atender a qualquer necessidade ou imprevisto, tem o carreiro de dar a ordem de parada. Esta se expressa por meio de várias exclamações, entre as quais registramos:

Â-ai — voz para que tôdas as juntas se detenham lentamente, embora, na Bahia, seja também usada para diminuir o passo;

Ê-ê, êh-êh, voz usada pelos carreiros de Goiás;

Estaca, dizem mais comumente os do Pará;

Esbarra aí é freqüente na zona do Jaguaribe, do Ceará;

Ôa, ôa-ôa, ôôa, ôou, úa, uúa ou simplesmente *ou!,* usadas em todo o país.

Raimundo Pais Barreto, em sua novela *João Carreiro,* à pág. 93, anotou a inflexão de *ou!* como ordem de parada: "E, com um *ou!* cantado, um *ou!* que enchera um momento o barranco em que a estrada descia e chegara do outro lado aos ouvidos da namorada em ânsia, o carro parara".

Ainda mais: *ôai, ouaí,* de uso em Sergipe e São Paulo;

Psiu em certas regiões;

Ouche, êche, ôhche boi[2] são peculiaridades gaúchas. A respeito desta interjeição carreteira, informou-nos o Engenheiro Paulo Annes Gonçalves que é quase intraduzível a ouvidos leigos: é uma só sílaba grave e muito longa, terminada por um *e* sibilado ou chiado — *ôôche*... Outro informante gaúcho, o Sr. Waltzer Bindé Arbo, da Prefeitura de Palmeira, na região missioneira, diz que, em sua zona, se ouve como que *ouchaaa.* Luís Carlos de Morais, que a registrou em seu *Vocabulário,* informa, por seu turno, que *ôche* é também usada para diminuir a marcha da carrêta ou ainda quando se quer acalmar o boi que se deseja pegar. No Rio Grande do Sul dizem também *garra,* como por exemplo — *garra "Muralha".*

Para desviar de perigos

Tocos e pedras, barrocas e catabis, atoleiros e rieiras fundas, perambeiras e precipícios, no leito ou à margem dos caminhos, fazem surgir, de quando em quando, sérios embaraços à direção dos carros de bois: desviá-los a tempo é uma das perícias mais instantes

(2) J. Simões Lopes Neto, em seu livro *Contos Gauchescos e Lendas do Sul,* grafa *ôoch, ôch.* Pág. 17.

dos carreiros. Conforme as circunstâncias, ei-los a gritar às suas juntas — *arruma, carrega, encosta, ruma, oi-lá, sentido, volta,* etc., etc.

Arruma ou *ruma* é voz dirigida ao boi do qual se exige maior esfôrço no passar o perigo; dela nos dá notícia DARCY AZAMBUJA no seu conto *Os carreteiros*: "Num repecho brabo que a carrêta sobe a custo, os bois arfando, esfuzia-lhe ao lado o automóvel célere, espantando a boiada e desaparece. O carreteiro pragueja: *Oh desgraçado! o caminho não é só teu! Arruma, Limão!*"

Carrega é, de regra, dirigida a um dos bois do coice, para que desvie o carro para a direita ou para a esquerda;

Encosta ou *costa* é a mesma ordem muito de uso em partes de São Paulo e no Triângulo Mineiro;

Rema, com o mesmo sentido, é freqüente no Nordeste;

Oi-lá e *sentido boi fulano,* são dizeres comuns entre os carreiros de Goiás, em caso de risco;

Volta ou *vorta* se ouve em quase todo o país.

Para fazer recuar o carro

A marcha à ré do carro de bois é sobretudo função da junta do coice: a ela se dirigem as vozes com que os carreiros exprimem essa manobra. Tais são, entre outras: *afasta, pra trás, recua, psiu.*

Afasta, corrompida, segundo os lugares, em *fasta, faasta, asta* (São Paulo), *vasta* (Bahia e Pernambuco), *bastra* ou ainda *fastra* (Rio Grande do Sul), é sempre seguida do vocábulo *boi* ou do nome dos animais; *pra trás* e *recua* são dizeres comuns no Pará; em Pernambuco dizem *recua* ou *recoa;* em algumas zonas nordestinas a voz de recuar é expressa pela interjeição *psiu* ou mesmo *sciu.*

Para a direção da marcha

Em algumas regiões do país, os carreiros, quando dispõem de juntas bem adestradas, dirigem o carro sem guia ou candeeiro à frente da boiada. Neste caso, seja no momento da partida, seja ao longo das estradas, principalmente onde se cruzam vários caminhos, seja ainda nos pontos de chegada onde se faz necessário colocar o veículo em certa posição, os carreiros falam às juntas da guia ou ponta, ordenando-lhes esta ou aquela manobra. As vozes mais freqüentes são: *volta* ou *vorta,* seguindo-se sempre o nome do boi que se deve encaminhar para a direita ou esquerda; *venha,* muito corrente em São Paulo; *vira,* de uso no Nordeste; *ruma.* Interessante é o emprêgo de *venha* com êste sentido;

quando o carreiro diz — *venha* e pronuncia o nome do boi da esquerda, êste se vira para a direita, enquanto o companheiro se detém um tanto para a execução da manobra e vice-versa.

* * *

A enumeração que aí fica não se presume completa: evidentemente, na amplitude do território nacional, ouvir-se-ão outras exclamações, outras vozes, outros gritos que constituem o espontâneo, primitivo e rudimentar vocabulário dos carreteiros e guias nas árduas fainas das carriagens.

Encerramos êste capítulo com a transposição de duas interessantes informações a respeito; uma de Manuel Rodrigues de Melo, de Natal, no Rio Grande do Norte, e outra de Salvador Antônio Blota, de Rio Prêto, em São Paulo. Do valor de cada uma estimará o leitor.

Manuel Rodrigues de Melo, polígrafo de grandes méritos, escreveu-nos: "Primitivamente as vozes dos carreiros não passavam de simples onomatopéias gaguejadas ao som merencório do carro. Algumas chegaram até nós num estado de pureza e vitalidade digno de nota. São elas: *ou!*... (para fazer parar os bois), *ei!*... (para fazê-los descer ladeiras), em marcha lenta, cabeça alta, evitando assim algum desastre. O guieiro, na sua função de falar aos bois, para fazê-los *fastar,* dizia *ei*...*ei,* fazendo menção de bater com a vara na cabeça dos bois. Com o correr dos tempos as vozes dos carreiros sofreram grande transformação, sendo substituídas por frases ou expressões perfeitamente claras e inteligíveis. Daí o motivo de João Velho, curiosa figura de carreiro açuense, dizer com muito espanto que não sabia falar aos bois de seu irmão Manuel de Melo, porque êstes *só andavam por letra*... isto é, só atendiam às vozes modernas e não às antigas. Esta observação é típica porque caracteriza muito bem a revolução operada no vocabulário carreiro. Na palestra que tive com José Freire da Rocha, no dia 14 de abril de 1943, em minha residência, êsse remanescente do ciclo de carro de bois forneceu-me algumas notas que reputo a última palavra no assunto. Ei-las, pois, de modo claro e objetivo. Para fazer marchar os bois, o carreiro diz, como que num sinal de alerta mais brando — *vamos embora!*... Os bois ficam parados por um instante. O carreiro insiste, não mais vibrando o grito inicial, mas chamando-os de per si, pelos próprios nomes. Um exemplo: *boi Azulão*... *boi Lavareda*...

Estas vozes são dadas com mais fôrça. Os bois de frente, ouvindo chamá-los pelos nomes, dão de marcha, seguidos logo pelas juntas subseqüentes... A voz de parar é, como já referi acima, uma simples onomatopéia — *ou!*... Para voltar para a esquerda, grita o carreiro ao boi da direita — *volta boi Lavrado!* Se por acaso

quer evitar uma pancada do lado direito, fala ao boi respectivo — *carrega boi Azeitão*... Se vai subir uma ladeira, pára antes o carro, dando fôlego à boiada. Nesse intervalo olha a carga, *fasta* as juntas, começando pela do *pé do carro* e dizendo — *levanta a cabeça boi Calçado*... até a junta da frente. Descansados os bois, o carreiro diz ao guieiro, já na frente do carro — *marcha pra lá*, e grita aos bois — *vamos embora, vamos ver*. Se a elevação é pouca, não passa disso o vozear moroso e lerdo. Se, ao contrário, é alta a ladeira, dificultando a ascensão retilínea e rápida, é fácil vê-lo gritar num esfôrço desmedido, açoitando e ferroando aquêles que havia pouco marchavam imunes do chicote e do ferrão. No início da marcha ouve-se freqüentemente o guia dizer — *Vem cá, boi fulano... vem cá, boi sicrano*. As vozes dos carreiros e guias são de importância vital para as manobras do carro de bois. Os bois as conhecem de maravilha e atendem dòcilmente aos gritos de seus condutores".

Salvador Blota, inteligente funcionário da Prefeitura de Rio Prêto, enviou-nos a seguinte página, tìpicamente regional: "São as seguintes as vozes que os carreiros empregam: 1.º) Para encostar, o carreiro grita com os bois da guia, dizendo — *ôa — Pintassilgo, Relógio, encosta Dorado, Bironha, encosta Bironha, ôh boi disgraniado, encosta Pintassilgo, Malhado, eii Dorado, afasta Beija-flor, encosta Chumbado, ôa Malhado*, e o carreiro, com a sua vara de ferrão, tange os bois da guia e grita com os bois de coice. 2.º) Para vir ao lado esquerdo, o carreiro diz — *eii... Pintado, venha Beija-flor, Malhado, eii Paredão, venha Dorado, ôa Relógio, está com fome? venha Relógio, ô boi preguiçoso*, e tangendo o mesmo, *vamo Bironha, ô boi disgraniento!* 3.º) Para afastar, o carreiro grita — *ei Dorado, fasta Chumbado, fasta Pintassilgo*, e grita também com os bois de coice, batendo com o pé da vara nessa junta, e grita — *fasta Pintado, fasta Mansidão*. 4.º) Para o carro movimentar-se o carreiro fala aos bois — *vamos, vamos embora Beija-flor, vamos ver Pintado, eia Malhado, Mansidão* e prossegue a sua viagem, dizendo de vez em quando — *ei, iiiva, eia Malhado, Pintassilgo* e os bois continuam na marcha lenta e compassada, o carro cantando e o carreiro alegre vendo a sua boiada de côr amarela..."

CAPÍTULO V

Indumentária dos carreiros e guias. Objetos característicos da profissão

O traje não é uma simples cobertura, é um símbolo.

Charles Wagner — *A Vida Simples.*

I

Indumentária é, pròpriamente, o estudo histórico dos trajes: mais geralmente, porém, se pode entender o exame das vestes e peças, que servem para cobrir e proteger o corpo humano, seja por honestidade e decência, seja para abrigo, adôrno e utilidade.

Os trajes ou vestes e os seus acessórios variam com as raças e os costumes, com o clima e o terreno, com o sexo e as idades, com os gostos e as modas, com os estados do indivíduo e sua cultura, com as classes e categorias sociais, com as profissões e os ofícios: variam ainda nos materiais de que se fazem, nas côres, nos modelos, nos feitios, nos acessórios.

O estudo do vestuário humano tem grande importância histórica e social: e se por um lado interessa à indústria, ao comércio, às artes e à higiene, por outro constitui um dos índices objetivos da cultura dos povos.

Com as seguintes e justas palavras inicia Antônio Gomes da Rocha Medahil a sua proveitosa monografia — *Alguns Aspectos do Trajo Popular na Beira Litoral* (Coimbra, 1941): "Conseqüência, sempre do meio (físico e social), grande número de vêzes, também, produto natural da região a considerar — e só por isso explicável — o vestuário ocupa no quadro geral da Etnografia lugar inconfundível, nìtidamente diferenciado como aspecto impressionante na vida material do homem".

Compreende-se, pois, que não é demais, ao estudarmos os trabalhadores do carro de bois, um capítulo que lhes recorde os trajes

de trabalho e com êles os objetos, os utensílios de que usam nos vários momentos de suas atividades. Será, por dizê-lo, o estudo dos atributos que os caracterizam e distinguem entre os demais operários rurais. De antes, devemos assinalar que o vestuário habitual dos carreiros e guias do Brasil tem, mais ou menos, os mesmos caracteres que o dos outros trabalhadores do campo: leve e sôlto, como exigem as necessidades do trabalho rural; modesto e barato, como permitem os seus minguados salários; arejado e singelo, reduzido ao mínimo, como requer o clima tropical dominante na maior extensão do país.

Rigorosamente falando os nossos carreiros e guias não se vestem de modo particular ou exclusivo: são, principalmente, os objetos que conduzem e lhes completam a figura que lhes assinalam o cunho profissional.

Vejamos, porém, as peças e os tons principais de suas roupas de trabalho e apontemos aqui ou ali as variantes dignas de registro, quer no seu conjunto, quer em seu aspecto parcial.

No Nordeste, de clima quente e sêco, os carreiros e guias, de ordinário, reduzem ao mínimo o vestuário de trabalho, usando apenas duas peças de roupa — calça e camisa de tecido resistente, como sejam o "riscado" e o "algodãozinho"; a camisa, de mangas curtas, fica sempre aberta no peito; as calças, que se prendem à cinta por meio de um cinturão de couro, são em geral arregaçadas, dobradas para cima nas duas pernas, sendo que o arregaço é mais alto numa do que noutra. Por que isso? Um caipira de São Paulo, onde domina o mesmo uso, explicou ao Dr. Edmundo Krug, nosso companheiro de pesquisas: "sendo as calças arregaçadas na mesma altura, as dobras roçam uma contra a outra e fàcilmente se desmancham, havendo necessidade de dobrá-las de novo a cada passo; dobradas uma mais alta que a outra, isso não acontece, não tendo o carreiro que abaixar-se para suspendê-la embaraçando o trabalho". Cobrem-se carreiros e guias com um chapéu de couro[1] ou de palha, de regra batidos na testa. Os que trabalham em zonas espinhentas ou pedregosas não dispensam o par de alpercatas[2] de couro cru e, às vêzes, um guarda-peito de couro curtido. Do cinturão, à direita, pende um comprido facão (marca Jacaré o mais comum), necessário para os casos de emergência, como seja substituir ou recompor peças de equipamento (cunhas, fueiros, canzis, chavelhas, etc.), cortar ramagens e varas nos caminhos além de outras utilidades[3]. Completam o traje dos carreiros os dois objetos que servem para

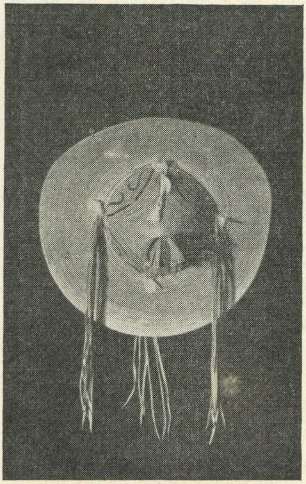
(1) Um dos tipos mais comuns e preferidos é o chamado "Piancó", nome do município paraibano onde há famosos chapeleiros de couro. No Amazonas, segundo informação do Prof. Mário Ipiranga Monteiro, os carreiros cobrem-se com um chapéu típico da grande planície — o *carnaúba*, de abas dobradas ao tipo de *cow-boy*.

(2) Alpercata, alparca, alpacarta, alparcata, alpargata.

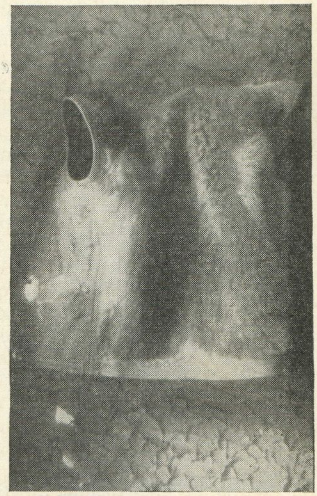
(3) Em algumas zonas os carreiros costumam conduzir também um machado para cortar os tocos ou derrubar árvores mais grossas. No nordeste da Bahia e sul de Sergipe alguns carreiros usam uma pequena foice que penduram num dos fueiros da dianteira do carro.

estimular a boiada — o chicote e a vara de ferrão, de que trataremos depois.

O Cel. Auton Aragão, de Ipu, no Ceará, escreveu-nos dizendo que os carreiros cearenses usavam comumente camisa e calça de algodão, tecidos localmente em teares rústicos, aquela por cima desta; chapéu de palha de carnaubeira — trança casco de peba, alpercatas de sola ou de couro cru, faca de ponta chamada *parnaíba*, de fabricação local, *chiqueirador* ou *guiada* (vara de ferrão); em complemento levavam um pedaço de fumo de corda, prêso ao cós da ceroula ou calça, para a indispensável *brejeira*, isto é, a masca de fumo.



Chapéu de couro, tipo piancó — Paraíba, (usado em todo o Nordeste Brasileiro).



Guarda-peito de pele de carneiro ou bode usado pelos carreiros nordestinos (Bahia).

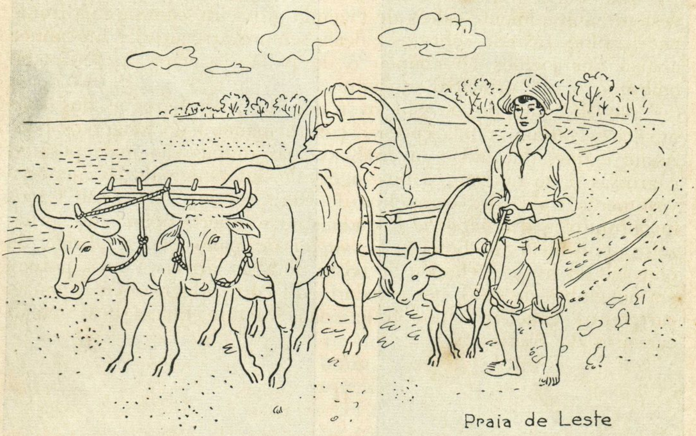
Caracterizando os carreiros paraibanos, escreveu-nos o Revmo. Pe. Luís Santiago, de Cuité: "O carreiro usa alpercata de correia, pára-peito e chapéu de couro, um longo facão à cinta, chicote de tranças às mãos e uma vara de ferrão aos ombros".

Nos sertões da Bahia, abrangendo a bacia são-franciscana, os carreiros e guias usam calças e casaco de algodão, não raras vêzes tecido nos primitivos teares sertanejos; chapéu de couro curtido, de veado, carneiro, bode e de vaqueta (sola de boi de um a dois anos); alpercatas de couro cru, ou de sola. Alguns ainda usam,

como os antigos carreiros e os vaqueiros, uma espécie de casaco de couro curtido, chamado *gibão*, em geral preferido o couro de veado mateiro (*Mazama americana* Erxl.), ou do carneiro.

No Estado do Rio de Janeiro, sobretudo da planície campista para o norte, informa o fazendeiro Elói Vieira Lannes, "o carreiro e o candeeiro usam calça e camisa de algodão, sendo a camisa sôlta e aberta no peito, chapéu de fêltro ou de palha, às vêzes boné, cinto de couro, do qual pende o tradicional facão".

Na zona de Araruama, segundo o depoimento do ilustre tabelião Álvaro do Amorim Machado, "a indumentária dos carreiros compõe-se de roupas de uso comum, isto é, calças de brim ou *mescla*, camisa de tela, zefir ou arranca-cepo[4], clàssicamente desabotoada; usam invariàvelmente chapéu de palha, de abas largas; o que os distingue no exercício da profissão é, sobretudo, a vara de ferrão".



Tipo de um carreiro do litoral paranaense.
(Desenho de Percy Lau).

De São Paulo temos o depoimento de Alberto Rangel: "Dirige o carro de bois à vara o carreiro de camiseta de algodão por fora da calça de riscado arregaçada nas canelas brunas. Rebate-se-lhe na cabeça o chapelão de indaiá, buriti ou carnaúba; a faca na bainha assinala-se-lhe na cinta e pende no peito requeimado o saquitel com as rezas do patuá sagrado"[5].

Em Minas Gerais há algumas variantes, segundo as zonas. Do "Triângulo" disse-nos Vítor de Carvalho Ramos, em carta de 9 de

(4) Com o nome de arranca-cepo designam os matutos de Araruama uma fazenda de algodão, grossa, resistente, de várias côres, negativas ao sujo, distinguindo-se das outras pelos traços em sentido vertical.

(5) *Lume e Cinza* — Pág. 255.

especiais, quando em serviço. Sua indumentária é a comum e caseira: calça e camisa de riscado, chapéu de pano. Em geral andam descalços e sem paletó. Raros os que usam botinas de couro cru. Explica-se o fato de não haver trajes especiais, típicos, para os carreiros: o clima, a topografia da região, o percurso das viagens. O clima, em geral, quente, as vastas campinas e pequenos carretos dentro nas propriedades dos patrões, não permitem aos carreiros e guias roupas de couro ou de lã. Nossas estradas são planas, arenosas; nelas não se encontram tocos, espinhos, cascalhos que possam rasgar a roupa ou ferir os pés do caminhante. Junte-se a isto o espírito econômico do matuto mineiro, de hábitos simples e frugais".

Para as bandas de Paracatu os sapatos são de couro cru, de três pontos; facão à direita; calças sempre arregaçadas até a altura dos joelhos; não usam chicote para tanger os bois.

Em Goiás, Câmara Filho informou que os carreiros e guias vestem habitualmente calças de fazenda grosseira, camisa cuja fralda não recolhe, ficando sôbre as calças, sempre arregaçadas até pouco abaixo dos joelhos; o chapéu é de palha; a vara de ferrão ao ombro é o seu principal atributo.

No Rio Grande do Sul os trajes dos carreteiros e dos seus auxiliares variam com a época e com a maneira de tanger os bois. Assim é que, durante o inverno, as suas roupas são mais pesadas e grossas e, se tangem os bois a cavalo, adotam mais ou menos a vestimenta típica dos campeiros do Rio Grande. Nesta são traços inconfundíveis a *bombacha* folgada, que se aperta acima dos tornozelos, por meio de botões, o *poncho* de pano que o abriga da chuva e do frio e o chapéu de fêltro de abas largas. Vimos, porém, em novembro de 1943, nos arredores de Pôrto Alegre e em Viamão, carreteiros gaúchos, cujos trajes não diferem quase dos demais carreiros do Brasil.

II

Os objetos, ou melhor, os instrumentos que mais caracterizam os carreiros e guias, no Brasil, sendo-lhes, por dizê-lo, atributos peculiares, são os que servem para estimular a boiada no esfôrço da tração, isto é, o *chicote* e a *vara de ferrão.* São velhos e universais atributos: encontramo-los desde a mais alta antigüidade e entre todos os povos que usaram ou usam viaturas tiradas por bois. Descrevamo-las.

Chicote

O chicote consta de um rêlho trançado ou não, prêso à extremidade de um cabo de madeira, variando o comprimento das duas partes; o rêlho, de regra, de 50 centímetros a 1 metro, o cabo entre 50 e 70 centímetros; na outra extremidade do cabo há um

furo, por onde passa uma correia, que serve para segurá-lo ao pulso (parte do antebraço junto à mão). Variam também os seus nomes segundo as regiões: *chiqueirador* no Ceará, *macaca* de Alagoas ao Rio Grande do Norte, também no Piauí, *taca* e *manguá* na Bahia e em Sergipe. Algumas destas denominações já entraram na literatura: "E nós saímos para a grande viagem com a gente grande sentada e os meninos dependurados pela mesa do carro, pedindo, de quando em vez, a Miguel Tarjino (era o carreiro), a macaca para tanger os bois de coice" (JOSÉ LINS DO RÊGO – *Menino de Engenho,* 2.ª ed. pág. 107). "Salvador (era o carreiro) endireitou o facão e apertou mais o cinto. Enterrou o chapéu e, apoiando-se no fueiro, pulou na mesa do carro. Enfiou no pulso o *manguá,* cuspiu nas mãos e levou a vara ao ombro" (ALBERTO DEODATO, *Cannaviais* pág. 82).

O uso do chicote não é generalizado em todo o país: é mais comum no Norte. No Sul, não o vimos em nossas excursões em mãos de carreiros. Todavia, em São Paulo, segundo o testemunho de João Tomás de Almeida, alguns carreiros costumam colocar na extremidade da vara de carrear, onde se engasta o ferrão, uma tira ou tala de couro, transformando-a até certo ponto em chicote.

Vara de ferrão

A *vara de ferrão,* ou mais pròpriamente, a *vara de carrear,* nada mais é do que uma vara mais ou menos extensa, delgada e linheira, em cuja extremidade mais fina se engasta um ferrão de ponta aguçada. Usam-na os dois trabalhadores do carro de bois: carreiro e guia.

E' com esta vara que os carreiros tangem a boiada, estimulam-na ao serviço, fustigando-a, quando necessário um esfôrço maior; com ela os guias apontam a direção da marcha e as outras manobras da carriagem.

Não remontando mais alto, encontramo-la entre os condutores do *plaustrum* romano, com o nome de *stimulus* (TIBULO, COLUMELO, PLAUTO), "aguilhão, vara que termina por uma ponta de ferro e que serve para conduzir bois, etc." ANTHONY RICH, *Dictionnaire des Antiquités Romaines et Grecques*).

Tratando dos bois de trabalho na França, escreve o sábio professor J. A. MAGNE, em seu livro clássico sôbre as raças bovinas: "Emprega-se para conduzir os bois uma longa vara (*aiguillon, pique-boeuf*), terminada por uma ponta de ferro curta e muito aguda. O carreiro não deve empregar êste aguilhão a todo instante e sim apenas quando os animais tiverem que fazer um grande esfôrço para vencer um obstáculo maior. O aguilhão pode fazer correr sangue, rasgar o couro do animal, produzir feridas, que atraem as môscas e que, não raro, são difíceis de curar. Alguns carreiros amarram um chicote na extremidade da vara, o que é

uma boa prática. O rêlho é mais conveniente do que o ferrão; por seu ruído adverte os animais, agindo sôbre todos ao mesmo tempo e não quebra a harmonia da atrelagem. Na Suíça, como na França, alguns carreiros cantam ou assobiam canções para ativar a marcha".

No Brasil, a *vara de carrear* tem diferentes nomes segundo as zonas: no Norte é, em geral, dita *vara de ferrão;* na várzea da Paraíba dizem, às vêzes, *ponteira;* na planície campista, no Rio de Janeiro, chamam *vara de garruchão* ou simplesmente *garruchão;* em municípios de São Paulo é *chuço;* noutros é dita *chocalho,* pelo fato de ter argolinhas que tilintam, junto ao ferrão; na zona de Jacareí, ainda em São Paulo, é *vara de garrocha;* no Paraná apelidam *aguilhada* (*aguiada*); em Santa Catarina, simplesmente *vara* ou *guilhada* (*guiada*); no Rio Grande do Sul é mais comum o têrmo *guiada.*

Qualquer que seja o seu nome, apresenta feitios diferentes, dignos de registro.

O tipo mais comum é o de uma longa haste roliça de dois e meio a quatro metros de comprimento, em cuja ponta mais fina se encrava um ferrão feito de ferro batido[6]: o ferrão compõe-se da ponta aguçada de mais ou menos 3 a 4 centímetros de comprimento e da *espiga,* que se engasta na ponta da vara, tendo a mesma dimensão da parte externa; é sustentado por meio de uma luva de metal, que envolve a extremidade da vara, ou então, o que é mais comum na Bahia e em Sergipe, pelo enrolamento de um fio de algodão ou barbante passado em cêra de abelha, para maior aderência e resistência. É a isso que se chama — *encastoar* a vara de ferrão: certos carreiros, mais esmerados na feitura de seus acessórios de trabalho, costumam recobrir com o fio encerado quase tôda a vara ou alguns palmos da ponta e do pé. Da Bahia ao Piauí, em algumas zonas, alguns carreiros, para poupar os seus bois de profundas feridas que o ferrão pode produzir, costumam revesti-lo de uma bainha de sola, às vêzes dividida em anéis, que regulam a porção do instrumento indispensável ao estimular dos animais, sem inúteis e penosos sofrimentos[7].

Nos Estados do Sul, de São Paulo ao Rio Grande, os carreiros colocam penduradas ao ferrão, ao jeito de guizos ou chocalhos, várias argolinhas de metal ou pequenas peças de latão, que tintinam quando agitada a vara, servindo para alertar os animais, sem necessidade do emprêgo do ferrão. Os bons carreiros, que traba-

(6) No Estado do Amazonas, segundo nos informou o ilustre Prof. Mário Ipiranga Monteiro, a vara de carrear não tem ferrão, terminando em ponta aguçada na própria madeira.

(7) Segundo informes do Dr. Bento Alvino Dantas de Carvalho, na mesopotâmia entre o Itapecuru e o Real, nordeste da Bahia, alguns carreiros mais caprichosos na profissão têm três espécies de varas: uma para o trabalho diário; outra mais forte e mais curta, para a doma dos garrotes; outra para os dias em que vão à cidade, vila ou comércio. Esta é absolutamente linheira, sem tortura ou nó, encastoada de linha até o meio e no pé, também revestida da linha passada em cêra de abelha; às vêzes o encastoado é feito com anéis de latão ou níquel. Esta vara serve para figuração, para *faceirar,* como dizem nos povoados.

lham com bois amestrados, raramente aplicam a ferroada, para estimulá-los: é bastante fazer tilintar as argolas. De feito, os bois que, sobretudo no período da doma, foram ferroados, várias vêzes, ao mesmo tempo que ouviam o retinir das ditas argolas, habituam-se a aliar o barulho, que ouviram, ao ferrão, que sentiram e passam a ativar a marcha e duplicar o esfôrço tão-só com o ruído do seu chocalhar.

Estas argolas são diferentemente dispostas segundo os lugares: em São Paulo, o ferrão consta de uma peça de ferro que se embebe na ponta da vara, onde é cravada; logo abaixo da sua ponta aguçada há um orifício por onde se faz passar, ora uma só argola, ora uma maior dentro da qual se prendem outras menores; já no Rio Grande do Sul a mesma peça toma no centro a forma de argola e nesta se colocam duas ou três argolinhas de cada lado do ferrão, as quais produzem um retintim muito vivo e, de logo, compreendido pelos animais.

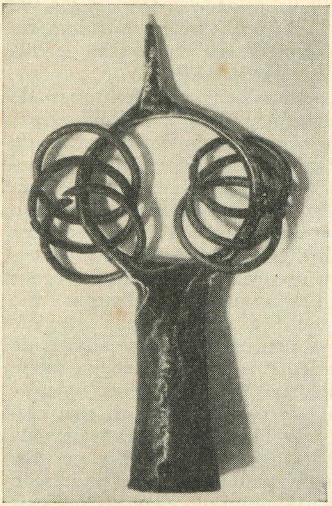
Ainda no Sul do país usam, ou melhor, usavam, em vez do ferrão pròpriamente dito, uma roseta de espora. A propósito, informou-nos o honrado magistrado Dr. Cesário da Silva Pereira: "Em tempos afastados os carreiros de São José do Barreiro, em São Paulo, faziam correr uma roseta engastada na extremidade da vara pela ilharga ou pelo lombo dos bois, o que os maltratava bastante. Já nesse tempo costumavam prender argolas junto à roseta e os animais temiam tanto a roseta que, ao ouvirem o barulho das mesmas, duplicavam o esfôrço". Esta vara de roseta, hoje mais ou menos em desuso, pelos males que causava, era empregada em outras partes do Brasil (Paraná, Mato Grosso, Goiás).

Em certas zonas do país, enfeitam os carreiros a ponta da vara de carrear com pêlos de animais, penas de pássaros de côres variegadas ou outros atavios silvestres.

A vara de carrear, chamada na planície canavieira do Rio de Janeiro — vara de garruchão — merece mais detido exame. Esta vara termina por um ferrão, abaixo do qual, diminuindo-lhe o comprimento, colocam os carreiros pêlos dos próprios bois do carro, ao que chamam *castor* ou *castô,* no seu linguajar, e às vêzes também argolinhas, que denominam *campainhas.* A expressão vara de garruchão é uma reminiscência lusa: garruchão é corruptela de garrocha, vocábulo português que, segundo Fr. DOMINGOS VIEIRA, significa "azagaia, ou hástea de pau, com ponta de ferro farpado, de que usam os toureiros". Êste mesmo dicionarista registra em seu *Tesouro* — "garrochado — ferido com garrocha; garrochão — aumentativo de garrocha; garrochar o touro, garrôcho — v. garrocha". Fócion Serpa, em artigo publicado no *Jornal do Commercio* de 10 de agôsto de 1941, ocupa-se dêsse instrumento inseparável dos carreiros e candeeiros, referindo-se ao papel dos pêlos de bois, que são colocados na base do ferrão. E diz: "os pêlos de boi, que se vêem nas varas de garruchão dos carreiros campistas, são, às vêzes, muito extensos, formando cabeleira. E servindo de ornamento, ser-

vem, também, para evitar o mau trato do gado, ou, egoìsticamente, ao couro do animal, que, após o sacrifício pela morte natural ou violenta, ainda rende dinheiro, ou vai servir de tôldo nos carros de festa ou de mudança. Utilizam-se os pêlos para encastoar o aguilhão, reduzindo ao mínimo a sua ponta acerada, e daí o encastôo, que daria *castôo,* abrandado, possìvelmente, pelo *r* final, tão de índole do linguajar do nosso povo".

A vara de garruchão, informa Alberto Lamego Filho, pode ser com ou sem argolas tilintantes, mas sempre com um adôrno de pêlos de cauda de boi ou mesmo de cavalo.



Tipo de ferrão usado no Estado do Rio Grande do Sul.



Vara de garruchão: tipo campista (Rio de Janeiro).

As madeiras mais próprias para as varas de carrear são as seguintes: no Piauí, o pau-pereiro; no Rio Grande do Norte o mofumbo ou marmeleiro; na Paraíba e em Pernambuco, a imbiriba, o quiri, a canela-de-veado, o pereiro; em Sergipe, o pau-d'arco (chifre-de-bode) linheiro e resistente, o urubu, a taipoca, o mucambo; no Rio de Janeiro, a perobinha e a laranjinha-do-mato; em São Paulo e no Paraná, o jacarandàzinho-do-campo, a perobinha e o carrapateiro; no Rio Grande do Sul, a taquara, o camboatá, a peroba, a batinga; em Mato Grosso, a perobinha, a guapeva ou taquaruçu.

Nas regiões fronteiriças do Rio Grande do Sul e do Território de Ponta Porã a vara de estimular os bois de carro se denomina *picana* (pronuncia-se *picanha* e *picaina*). Trata-se de um platinismo que se insinuou pelas raias do Uruguai e Paraguai. A seu respeito, escreveu-nos Olinto Sanmartin, do Rio Grande do Sul: "O condutor de carrêta (carreteiro) usa uma vara longa, ordinàriamente de taquara, às vêzes com uma ponta metálica e argolas, com que instiga a boiada a puxar, denominada *aguilhada*, vulgarmente *guiada* ou ainda *picana* (fronteirismo)".

No *Vocabulário de la Carreta Criolla* de BARTOLOMÉ J. RONCO está registrado o têrmo: "cana taquara de grande comprimento, que leva um aguilhão em sua parte mais delgada e de que se serve o carreteiro para estimular os bois. A picana se forrava com fio bem apertado, desde o extremo do aguilhão até um metro de distância do mesmo. Êste fôrro se chamava *tejido*".

Os carreteiros paraguaios, que trabalham nas fronteiras de Ponta Porã e Bela Vista, além da *picana*, usam a *picanilla*, vara menor com que fustigam os bois de coice. Completa descrição da *picana* nos enviou o Dr. Gabriel Vandoni de Barros, ilustre fazendeiro no município de Corumbá, em Mato Grosso. Ei-la: "Esta palavra espanhola é muito usada em nossa zona limítrofe com o Paraguai, para designar o ferrão ou aguilhada. Tem, porém, um aparelhamento especial. Da bôca dianteira da carrêta, cravada nos arcos que sustentam a tolda, sai um mastro que se inclina sôbre o cabeçalho, no alto. Êsse mastro se destina a segurar a picana, que é uma aguilhada curva. O carreteiro a maneja de dentro do veículo: torcendo-a de certo jeito, atinge com a ponta os bois de guia; virando-a de outra maneira, acutila os bois da junta de fôrça, pois no meio da picana se encontra uma lingüeta pontiaguda de ferro (ou uma roda ou triângulo dêsse metal, com uma pua cravada na parte de baixo). Os bois do cabeçalho são ativados da própria carrêta. Dão o nome castelhano de *rejon* a êsse aparelho do meio da picana. Foi essa vara inventada para que pudesse o carreteiro tocar os bois de dentro do próprio veículo. Na zona fronteiriça com o Paraguai, região dos ervais até Pôrto Murtinho, onde existem muitos descampados, pode essa aguilhada ser utilizada, como, de fato, o é. Nesta nossa zona de Corumbá não a conhecemos. Nem por aqui poderia ela prestar serviços, pois tôda a composição dessa engenharia da preguiça se inutilizaria assim que a carrêta atravessasse o primeiro cerrado ou capão".

*
* *

E' de todo o ponto interessante registrar o conjunto de objetos, que os carreiros ou carreteiros conduzem, quando vão realizar longas e demoradas viagens: nessas não podem dispensar os apetrechos indispensáveis à sua manutenção e à de seus ajudantes. De

sua bagagem constam, no mínimo, algumas roupas, mantimentos, trens de cozinha, lonas, esteiras ou rêdes, às vêzes água para beber, etc., etc. Acrescente-se a isso os instrumentos, com que se divertem nos pousos, em meio da amplidão sertaneja, e os sobressalentes do próprio equipamento.

Antes do mais é certo que há variantes de hábitos e costumes de região a região.

As roupas são de regra conduzidas em capangas de couro, denominadas em São Paulo — *macutas;* os mantimentos são levados em sacos de couro denominados *surrões* ou mesmo em alforjes[8]; a água é guardada em cabaças, em ancorotes (corotes em São Paulo) de madeira, em borrachas de couro; os demais objetos em amarrados ou pequenos fardos.

Os trens de cozinha, além dos recipientes comuns, compreendem em São Paulo, segundo o testemunho de Sebastião Almeida Oliveira, a *mariquinha,* espécie de trempe, tendo ao centro um gancho, no qual penduram as panelas. A *mariquinha* é também conhecida em Goiás e Mato Grosso, de onde nos veio a seguinte descrição: "um aparelho formado de três hastes de ferro ligadas por uma das extremidades, onde se pendura o caldeirão para a feijoada. E' um fogão de emergência, alimentado a lenha colhida ao longo das estradas".

O Dr. Aral Moreira, de Ponta Porã, escreveu-nos: "o carreteiro, quando cozinha, tem por fogão uma trempe de ferro de forma de tripé, de cujo vértice parte um arame ou vareta de ferro, que termina em forma de gancho, o qual segura a panela pelo arco, deixando-a dependurada sôbre o lume. Na generalidade o carreteiro só faz uma espécie de comida, o guisadinho de carne-sêca, que,

TREMPE



feito por êle, tem um sabor especial, e por isso é muito afamado, nesta região; outro prato que, às vêzes, comem é o preparado de carne com mandioca; a ambos adicionam farinha de mandioca".

E' no Rio Grande do Sul que encontramos mais elementos tradicionais nesse aspecto da vida do carreteiro. Os carreteiros gaúchos não dispensam, em suas longas jornadas, "os avios do mate e do fogo", ou seja o conjunto de objetos indispensáveis para se fazer o mate e se obter o fogo: êste se produz com o *isqueiro,* aquêle requer a cuia do chimarrão, a chaleira para esquentar a

(8) Segundo informes do Sr. João do Nascimento Costa, de Rio Verde, em Goiás, os carreiros da região levam os trens de cozinha e os alimentos em bruacas — caixas de madeira ou couro.

água, a bomba de sucção. As comidas, entre as quais prepondera o guisado de charque, misturado com arroz, preparam-se na trempe articulada de três pés. Dêsses costumes nos enviou fiel relato o Dr. J. O. Nogueira Leiria: "Ocorre-me lembrar que, entre os petrechos indispensáveis ao carreteiro gaúcho, estão: *a*) o *corote,* recipiente de madeira, em forma cilíndrica, com tampos laterais fortemente ajustados pela ação de um aro metálico, tendo um orifício na parte superior, onde também se vê o *pega-mão;* tal recipiente destina-se à condução de água, mesmo durante a viagem; *b*) uma *trempe,* geralmente de ferro, destinada a suportar acima do fogo a *marmita;* c) a *marmita,* em que se faz a comida; *d*) a *chaleira,* em que se esquenta a água; *e*) os *avios do mate,* que se compõem da *cuia* e da *bomba,* aquela de porongo, e esta metálica ou de boa prata de lei. Naturalmente pode o corote ser substituído por outros recipientes, como o balde ou o garrafão. E', porém, característico. A propósito da comida do carreteiro, informo ser mais usual o chamado *guisado do carreteiro,* saboroso prato, a que me dou o *luxo* de, seguidamente, reclamar em minha casa. Compõe-se, simplesmente, de charque gordo, picado em partes mais ou menos graúdas, levadas ao fogo de mistura com o arroz. A feitura é a mais rudimentar possível, mas o sabor é digno de ser experimentado".

Vale observar que, enquanto o carreteiro gaúcho toma o mate, o chimarrão tão apreciado, ao longo de suas viajadas, os de São Paulo, Minas Gerais e Goiás tomam o café: já dizia o grande mestre Vidal de la Blache que, entre as relações que ligam o homem a um certo meio físico, uma das mais tenazes é a que aparece, quando se estudam os processos de alimentação. O carreteiro paulista e os seus colegas dos Estados vizinhos conduzem, para tal fim, os objetos necessários. Corre fama o chamado *café de carreiro,* beberagem preparada na estrada, em vasilha de fôlha-de-flandres, chamada *chocolateira, cafeteira,* sem emprêgo do *coador*: a bôrra do café é retirada por meio de uma colher e afirmam os entendidos que se trata de bebida saborosa (Sebastião Almeida Oliveira).

Costume digno de referência é o que nos foi lembrado pelo Revmo. Mons. Fortunato Alves Linhares, de Sobral, no Ceará: os carreiros costumavam conduzir uma rêde armada por baixo da mesa do carro, na qual repousavam horas seguidas, enquanto o carro continuava a rodar pelas largas estradas do sertão. Quanto à água para beber, tão instante nas regiões flageladas pelas sêcas, conduziam-na num saco de couro de bode, curtido, com bocal de madeira ou de garrafa, às vêzes, com capacidade para trinta litros: a êsse recipiente denominam *borracha.*

Merecem especial menção os instrumentos musicais, que os carreiros do Brasil, não raro, conduzem nessas extensas jornadas.

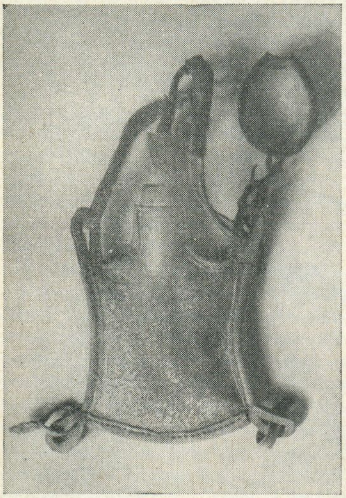
Como lenitivo da áspera e dura vida que levam, costumam divertir-se nas horas de folga: assim é que, chegados aos ranchos



Desenho artístico de Ramon Espanha, evocando um pouso dos carreteiros gaúchos.

de pernoite, soltam a boiada; feita a refeição, bebido o mate ou o café, forma-se a roda para os *causos*, para as *estórias*, para os descantes. Cantam velhas canções, improvisam quadras, travam desafios, sob o teto da amplidão, ao som da viola, mais comum no Norte, do violão e da sanfona, acordeão ou harmônica, preferidos no Sul, sobretudo no Rio Grande e Mato Grosso[9].

Há de haver, de região a região, de lugar a lugar, outros hábitos, outros usos, outros pormenores neste aspecto da vida dos trabalhadores do carro de bois: tudo fizemos para gravar os mais ca-



Borracha de pele de cabra: recipiente onde os carreiros do Ceará e em geral do Nordeste conduzem água, vendo-se à direita o côco de tucum onde a derramam para beber.

racterísticos para a retentiva das gerações. E do que dissemos bem se pode estimar o heroísmo dêsses homens do sertão, de ar resignado e bom, que tudo arrostam na faina obscura e silenciosa das comunicações do nosso interior: só a sua índole bravia, ao lado de um grande coração, poderiam vencer as inclemências do tempo, os acidentes das estradas, a poeira sufocante levantada pelas rodas pesadas e pelos próprios animais, imprevistos de tôda sorte que os obrigam a trabalhar tresdobrados e a providências extremas.

A civilização citadina tem o dever de respeitá-los e quererlhes bem.

(9) Câmara Filho, de Goiás, informa que os carreiros goianos, nos pousos, cantam, ao som da viola, os versos da *catira*, do *cururu* etc.

CAPÍTULO VI

Uma página regional do Nordeste

No curso de nossas pacientes investigações a respeito da vida laboriosa de carreiros e guias recebi de um fazendeiro do nordeste da Bahia, ao qual me ligam laços de parentesco e velha amizade, uma viva página do carrear daquelas bandas, descrição pinturesca do encangar dos bois, do atrelamento ao carro, de várias manobras executadas na carriagem da cana. Trata-se do Dr. Bento Alvino Dantas de Carvalho, proprietário de um engenho, à margem do rio Real, do lado da Bahia. Dado o seu sabor local e a imagem que nos dá de um trecho do sertão brasileiro, transcrevemo-la na íntegra, respeitado, já se vê, o linguajar sertanejo: "A junta de bois pode ser de seis ou de oito conforme a necessidade (aqui um interessante caso de metonímia, junta designando o total de parelhas que tiram o carro), mas comumente são seis bois — o coice, o meio e a dianteira. Comecemos pelo carreiro, pegando (reunindo, jungindo) os bois e daí por diante: "bota o boi pr'a canga, menino (é o guia); chega Amô-firme; dá cá o pescoço, encosta Desejado; bota o meio; vem cá Amô da gente, anda Cubiçado; venha o coice, encosta Fulô-da-barra, abre, chega Simpatia, ah boi véio manhoso, mas é discutido (muito bom); isto tanto é bom de ladeira pr'a descê o carro, cuma pr'a empurrá e bom pr'a cerrá carro (não deixá-lo correr ladeira abaixo) e não tem banda. Puxa o boi pr'a fora (do curral), vamo metê boi no carro; pronto, está encambichado ou enclavetado (atrelado). Vamo vê, puxa o boi menino, vorta Amô-firme, boi véio, sem vergonha; vorta Desejado, bem diz o cantadô — boi ligeiro bebe áua, boi romeiro bebe lama; quero chegá já no paiço (canavial que se está cortando), carregá e vortá pr'a sortá cedo". Carregado o carro, com a sua proa elegante, bem arrebitado o rabo-de-galo (proeminência traseira da carrada de cana), continua a falar o carreiro: "Vorta Desejado, ah boi véio porfiadô (quando os bois da mesma junta puxam de lado, firmados nos canzis exteriores).

Vamo zimbora, boi, ai boi ei, vorta Desejado, não pode com Amô-firme não? Esbarra aí menino, ôa... deixa botá ũa perna do tamoeiro em Amô-firme, que tá quebrando o outro boi, é boi véio duro, é boi de ladeira memo, é boi de perigo, ajoeia mas não vorta, fica estatalado, não dá o braço da canga ao camarada não, embora o outro seje bom também, e pau pr'u pau; unta aqui o carro menino (passar gordura ou óleo no eixo), quero vê êste pauzinho assubiá (cantar muito fino)". Chegado ao picadeiro do engenho (local onde se descarregam as canas), continua o carreiro: "Vorta Amô-firme" e, logo feita a volta, colocado o carro com a parte traseira em frente do picadeiro, o carreiro bate o pé no tamborete da mesa, onde está de pé com a sua vara de ferrão brandindo no ar e diz: "fasta boi, é boi rançoso (bom) pr'a empurrá carro êste boi Fulô-da-barra, não tem banda, é pisá (bater com o pé no tamborete) e vê, cai debaixo da vara do cabeçaio (cabeçalho) cisca até topá, tem só o defeito de em ladeira grande querê sortá o carro (deixá-lo correr ladeira abaixo), assim memo não morre a presa (sempre com a cabeça levantada e firme), não percisa tá com o prego (ferrão da vara) na queixada pr'a levantá a cabeça, não é brocheiro não (que desce a ladeira de cabeça baixa)".

E' assim, nesse típico linguajar, que os carreiros do rio Real dirigem os seus bois, com êles falando, contando-lhes as bondades ou revelando-lhes os defeitos e manhas no serviço.

E como isso recende aos matos do Brasil sertanejo!

SEXTA PARTE

Transportes

CAPÍTULO I

O carro de bois como veículo de transporte essencialmente rural: vantagens e desvantagens. Percurso diário

> *"Verdadeiramente, e não obstante a ironia dos que criticam a nem sempre verificada rotineirice do nosso lavrador, o carro de bois continua a ser útil e insubstituível, pois o seu emprêgo oferece vantagens de tôda ordem que o seguro bom-senso do lavrador reconhece e inteligentemente não despreza, com proveito até, ainda que indireto, para os próprios críticos elegantes, defensores de teorias estéticas e de modernismos impraticáveis que a todos embaraçam e a ninguém ajudam a governar o indispensável pão nosso de cada dia."*
>
> (FERNANDO CARVALHO — *O carro de bois* In *Revista Portvcale* — Nov.-Dez. de 1942 — Pág. 206).

PELA LEITURA dos capítulos anteriores, sobretudo daqueles em que recordamos a história dos préstimos do carro de bois no Brasil, pode o leitor estimar a relevância que êle teve em nossa evolução social e econômica.

Desde a sua introdução no país, fato contemporâneo das primeiras tentativas sérias de colonização, o rústico veículo foi sendo elemento de progresso e de domínio, instrumento de trabalho e de riqueza. Registrando-lhe aqui ou ali as jornadas iniciais e o desfile de suas profícuas atividades, vimos como, sem demasias, lhe podemos creditar uma fôlha de serviços que merece o nosso respeito, a nossa lembrança, a nossa gratidão. Repontam a cada passo do nosso passado as múltiplas funções que desempenhou: função social, função religiosa, função política e guerreira, sobretudo função econômica, a que mais se ajusta, tal e qual, às suas origens e invenção, à sua disposição estrutural, à sua razão de ser.

À verdade, em que não serviu, no Brasil, o carro de bois? Tôda a história da nossa civilização está mais ou menos ligada ao vetusto veículo que remonta à pré-história do mundo: agricultura,

indústria e comércio, penetração do território, fundação de fazendas e de núcleos de povoamento, construção de casas e capelas, migrações humanas, até emprêsas guerreiras, todo o surgir, desabrochar e evolver da nossa nacionalidade estiveram, por mais de três séculos, na dependência dos serviços do velho carro tirado por bovinos. Pelo mínimo, dos meados do século XVI ao XIX, encontramos o antiqüíssimo aparelho de transporte conduzindo e distribuindo riquezas de longo a longo da terra brasileira, por isso mesmo ajudando a conquistá-la e aproveitá-la. Tempos houve em que, só por só ou com as tropas, monopolizava os transportes no Brasil.

Sobrevieram, porém, os novos meios de transporte e comunicação: primeiro a estrada de ferro, anos depois os veículos movidos a motor de explosão.

A estrada de ferro fê-lo refugir ao longo de suas paralelas de aço; o automóvel e o caminhão relegaram-no, em geral, para os sítios onde não há estradas convinháveis às suas máquinas e rodagens. Entretanto, num país da amplitude territorial do Brasil, onde as ferrovias são ainda escassas para lhe cobrir as distâncias, onde também as autovias ainda não bastam às necessidades de comunicação entre os diferentes lugares, o carro de bois havia de perdurar como perdura, não raro até em concorrência com os veículos de motores mecânicos.

Já VIRGÍLIO VÁRZEA em seus estudos a respeito do Estado de Santa Catarina havia escrito: "Não obstante, o carro de bois há de permanecer sempre ao lado de todos os veículos como o veículo rural por excelência, tanto entre as nações mais adiantadas, como entre as que não o forem. Ainda agora o vemos por tôda parte (e principalmente no Brasil) rodar, chiando no seu eixo, em meio às culturas e aos campos, nas ocupações da pequena lavoura."

De regra, o carro de bois foi repelido para o interior do país, diríamos melhor para as regiões sertanejas, reduzido em muitas zonas aos serviços internos das propriedades agrícolas. O seu canto quase não se ouve nos perímetros urbanos.

Vale considerar, porém, que ainda o encontramos prestadio e serviçal em certas zonas do litoral, de grande desenvolvimento e progresso, sobretudo nas da cultura canavieira com a qual, desde os primórdios, tão ìntimamente se ligou: os engenhos centrais e as usinas de açúcar não o dispensaram, nem o podem dispensar em meio do seu complexo aparelhamento econômico.

O que ressalta de sua origem, de sua história, da observação de sua própria estrutura é que êle foi e é, essencialmente, um veículo próprio para as fainas rurais. Se, à falta de outros aparelhos e pela fôrça das circunstâncias, lhe aumentaram os préstimos, aplicando-o a outros labôres, isso não o desnaturou, antes lhe encareceu a serventia e a benemerência em nossa terra.

Como quer que seja, por mais rudimentar que seja considerado entre os objetos de sua classe, foi o carro de bois um dos instru-

mentos mais seguros, mais imutáveis e mais úteis de que lançou e ainda lança mão o homem do campo para o domínio, granjeio e exploração da terra, lento e lento, não há dúvida, mas com confiança e certeza nos resultados. Não havia e talvez não haja ainda hoje fazendeiro ou proprietário rural que não tivesse ou não tenha seu carro de bois para os misteres da própria fazenda, para o transporte de sementes e de produtos, para sortir o estabelecimento de lenha, de utilidades, de mantimentos que iam buscar nas roças, nos armazéns, nos próximos comércios.

Dêle, no Brasil, poderíamos dizer o mesmo que XAQUIN LORENZO FERNANDES escreveu a respeito dos carros da Galiza: "É algo tão fundamentalmente nosso que, sendo uma criação humana, ajuda a natureza a forjar a alma dos nossos irmãos do campo". Porque, fio a fio, êle é porção integrante da paisagem rural do Brasil; vemo-lo por tôda parte do nosso interior, ora rolando manso e manso pelas estradas, ora parado, à sombra das grandes árvores, enquanto pastam e descansam os bons e pacientes animais que o tiram.

Impõe-se-nos aqui uma observação: há, no Brasil, algumas zonas em que o carro de bois, um tanto modificado pelas condições do meio, é ainda hoje usado nos serviços urbanos e suburbanos com a quase exclusão de outros veículos terrestres: é o caso do Território do Acre, segundo testemunharam os agentes do Recenseamento Geral da República em 1940[1].

*

* *

Restringindo-nos ao carro de bois como veículo rural, vem de molde assinalar-lhe as vantagens e desvantagens que apresenta na execução dos serviços que lhe são prepostos. Umas e outras dependem de vários fatôres entre os quais ressaltam as condições do meio físico e humano, a situação econômica geral do país, o caráter de nossa agricultura "ainda de ordem incipiente", no dizer de Fábio Luz Filho, não esquecendo também a fôrça da tradição, felizmente ainda enérgica em vários recantos do interior, ou mesmo uma certa dose de misoneísmo tão peculiar aos nossos homens do campo.

As suas vantagens, no meio brasileiro, podem ser resumidas nos seguintes itens:

a) fortaleza, solidez e segurança;

b) adaptação a regiões desprovidas de boas estradas;

c) relativa barateza.

Justifiquemo-los:

(1) Nota publicada na *A Manhã* — Rio de Janeiro. Ed. de 28 de janeiro de 1942.

a) *Fortaleza, solidez e segurança*

Sem dúvida, um dos característicos mais flagrantes do carro de bois é a solidez da disposição e ordem das partes que o compõem, isto é, da sua estrutura. A sua construção é feita quase inteiramente de madeiras de lei, duráveis, resistentes, completando-a algumas menos rijas, atendida a função de certas peças no conjunto da entrosagem; reforçam-na modernamente algumas peças de ferro, como sejam: chapas, cravos, pregos, parafusos, braçadeiras, argolas, etc.[2]. Fernando Carvalho, da Beira Alta, em Portugal, escreveu em seu estudo sôbre o carro de bois, publicado na *Revista Portvcale*: "Como tem de obedecer inteiramente a uma finalidade prática e se destina aos mais rudes e pesados serviços, a máxima solidez dentro do mínimo pêso é a principal característica da sua construção, que, por isso mesmo, respeita regras e medidas comprovadas como as melhores em aturado trabalho de mil anos". Assim construído, torna-se um veículo bastante forte, capaz de suportar grandes pesos em relação ao seu tamanho e, sobretudo, os esbarros e solavancos a que está sujeito freqüentemente nos péssimos caminhos por onde, em geral, transita. Daí a segurança das cargas que transporta, acrescendo ademais que estas, seja qual fôr a sua natureza, se acomodam perfeitamente no leito ou estrado de sua mesa, com ou sem acessórios.

b) *Adaptação a regiões desprovidas de boas estradas*

Ao tempo da introdução do carro de bois no Brasil, não havia estradas por onde pudessem transitar: quando muito, trilhas ou veredas estreitas e tortuosas por onde se comunicavam os indígenas das várias tribos que o povoavam. Há muito de exagêro na afirmativa de Adolfo Augusto Pinto, em sua *História da Viação Pública de São Paulo* — 1903, de que os colonizadores europeus já encontraram em algumas regiões do Brasil, "além dos trilhos ou caminhos rudimentares ou mais ou menos batidos, estradas mais ou menos importantes, abertas e praticadas pelo gentio, pondo em relações de comércio e amizade as tribos do litoral e suas vizinhanças com as do remoto interior do país".

Certo, as necessidades da colonização e do povoamento determinaram a abertura das primeiras vias terrestres através das matas e dos campos que se iam derrubando e palmilhando para a localização dos primeiros estabelecimentos civilizados, agrupados ou isolados. Para êste fim, ora aproveitavam as trilhas dos indígenas, alargando-as, ora abriam de primeira mão, a foice e a machado, picadas no âmago das florestas: era natural que a largura destas primeiras

(2) Os carros de bois do Brasil eram, de primeiro, exclusivamente de madeira sem nenhuma parte de ferro. Assim também o eram as antigas carrêtas argentinas, segundo o parecer de Bartolomé J. Ronco, em seu livro citado.

vias de comunicação se regulasse pela do único veículo então existente na terra — o carro de bois — que, não raro, com o gume de suas rodas maciças, ajudava a imprimir no solo virgem os seus primeiros caminhos. Os documentos da era das capitanias hereditárias e dos primeiros tempos do Govêrno Geral recordam, de quando em quando, a feitura pelos donatários ou por ordem do governador de "caminhos de carros" para a serventia dos engenhos e dos povoados que se iam fundando terra adentro.

À medida da penetração do interior foi-se construindo uma rêde de comunicações mais ampla e em várias direções foram surgindo os famosos "caminhos de rodas"[3] isto é, caminhos para a passagem de carro de bois, primeiro entre as lavouras e os estabelecimentos, depois entre êstes e as povoações para o seu abastecimento e intercâmbio. Eram então, e ainda hoje o são em grande parte, vias rudimentares, primárias, feitas empìricamente, com declives exagerados, morro acima, morro abaixo, com 20, 30 e até 50 por cento, sem outra consolidação do piso que não a feita pelas próprias patas dos bovinos, também sem valetas laterais para o escoamento das águas; quase os únicos beneficiamentos que tinham eram o destocamento e a roçagem das galhadas. Na estação das chuvas se tornavam quase intransitáveis pelos atoleiros que se formavam, pelas regueiras profundas que lhes abriam as próprias rodas dos veículos, pelas barrocas que as enxurradas cavavam em seu leito inconsistente. Onde outros veículos esbarrariam impotentes, o carro de bois passava, porque a sua estrutura e a sua tração se afeiçoavam a tais vias, aqui contornando os obstáculos em desvios de emergência, ali enfrentando-os diretamente. Para o carro de bois, tanto quanto possível, não há lamaçais ou declives intransponíveis, quando os animais são fortes e destros e os condutores experientes.

E não há como ocultar: ainda hoje é esta a situação em muitas partes do Brasil; velhos e péssimos caminhos que o espírito progressista repele e profliga, mas que se justificam ante a insuficiência das boas estradas; trilhas rudes nas quais sòmente podem rodar os rústicos veículos tirados por bois que, no dizer de um escritor argentino, "seguem sempre avante como engenheiros, enquanto as rodas pesadas fazem de teodolito, que indica o rumo e o nível".

No Primeiro Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, em 1916, dizia o Engenheiro Artur C. Guimarães, que representava no certame o Estado de Minas Gerais: "A viação de rodagem do Estado consistia, até bem pouco tempo, em estradas ou melhor, caminhos irregulares, de pequena largura, cujo traçado não obedecia a nenhuma regra técnica, com rampas excessivas, impróprias para a circulação de veículos, com exceção do carro de bois que aí se arrasta penosamente, abrindo grandes sulcos no leito não revestido,

(3) Muitos denominam, hoje em dia, tais caminhos — *estradas carroçáveis.* VASCO BOTELHO DE AMARAL ensina, em seu *Dicionário de Dificuldades da Língua Portuguêsa* (Pôrto — 1938): "Diga-se em português correto — estrada carreteira ou transitável, visto que carroçável não se pode admitir".

transformado por ocasião das chuvas em atoleiros nos pontos em que mais difícil é o escoamento das águas".

Mesmo nas regiões onde já existem estradas apropriadas ao tráfego de veículos motorizados ou onde correm os trilhos das ferrovias, não é de todo dispensado o velho carro: verdade que se verifica a todo instante nas zonas mais adiantadas da cultura canavieira, como seja em Pernambuco e Estados vizinhos e na planície campista. É que as estradas de ferro e as de rodagem, as rodovias pròpriamente ditas, não podem alcançar certos sítios por onde se estendem as plantações: nas rampas dos tombadores, no fundo das grotas, nas angusturas dos vales, nos terrenos encharcados, só o carro, carrêta ou carroça de bois podem ir buscar a cana, levando-a para a margem da rodovia, da ferrovia ou até diretamente para as esteiras das moendas. Isso é o que as realidades da lavoura nacional apresentam e o que nos confirmaram vários usineiros de Pernambuco, da Bahia, do Rio de Janeiro. Alberto Lamego Filho, talentoso intérprete da geofísica da planície do Paraíba, escrevia-nos em 1943: "Na indústria do açúcar o carro de bois é aqui (Campos) ainda soberano".

Também as usinas de açúcar de Cuba — pérola das Antilhas, dentre as mais aperfeiçoadas e poderosas do mundo, não dispensaram ainda os serviços das carrêtas tiradas por bovinos.

c) *Relativa barateza*

O carro de bois, sôbre ser sólido e seguro, além da vantagem de poder varar os maus caminhos, é um veículo relativamente barato e econômico: não há como compará-lo, no particular da barateza, aos veículos motorizados, que, além de custarem 40 ou 50 vêzes mais, exigem grandes despesas para a sua serventia e manutenção, de regra em desproporção com os proventos da maioria das lavouras do país. Daí, talvez, a mais forte razão de sua permanência nos serviços internos de quase tôdas as nossas propriedades agrícolas.

No Capítulo II da Terceira Parte dêste livro demos várias indicações a respeito do custo dos carros de bois dos vários tipos adotados no Brasil, podendo-se dizer que o seu preço varia atualmente, segundo as zonas e os seus característicos, de 500 a 2 000 cruzeiros.

Apesar da elevação do preço nos dias que correm[4], o carro de bois é veículo acessível aos pequenos proprietários e à maioria dos fazendeiros do Brasil.

(4) A título de curiosidade aqui reproduzimos algumas informações a respeito da progressão dos preços de carros de bois em certas zonas. Segundo nos escreveu o Dr. Joel Macieira de Aguiar, de Capela, em Sergipe, "no primeiro reinado um carro de bois custava quatorze mil-réis, preço êste que encontramos em autos de inventários antigos. Em 1839, no inventário dos bens de Tomás Soares de Aquino Vieira aparecem dois carros de bois avaliados por trinta e dois mil-réis os dois. Em 1843, no espólio deixado por Teresa Maria de Jesus, mulher de José Rodrigues de Sá, o carro de bois, com os seus *aparelhos*, foi avaliado em dezesseis mil-réis. Em 1869 o preço já era de duzentos e vinte e cinco mil-réis. Hoje se vende um carro por quatrocentos a quinhentos cruzeiros". Segundo o Dr. Alberto Lamego Filho o carro de eixo móvel de madeira custa em Campos (Rio de Janeiro) mil cruzeiros e uma cambona cinco mil. Antes da guerra atual o carro comum custava seiscentos cruzeiros e a cambona dois mil.

Elói Vieira Lannes, proprietário da Fazenda das Fruteiras, em Porciúncula, no Estado do Rio de Janeiro, escreveu-nos em 8 de fevereiro de 1943: "Apesar da presença da estrada de ferro, do automóvel e do caminhão, predomina ainda nesta zona o carro de bois, não só pelos acidentes do terreno montuoso, mas também pelas vultosas despesas que acarretam os modernos meios de transporte. O preço dos autos e dos caminhões é altíssimo e, portanto, fora do alcance dos sitiantes e até dos fazendeiros, cujas propriedades vendidas não dariam para a aquisição de tais veículos. São verdadeiramente de preço proibitivo para a maioria dos agricultores desta zona. Ninguém desconhece que os caminhões resolveram o problema dos transportes rápidos e a grandes distâncias, dando grande impulso à região, sendo de lastimar não se possa utilizá-los em tôdas as necessidades".

Isso é o que é o Brasil interior, confirmando-o dezenas de outros depoimentos. Em todo o país só as grandes emprêsas ou os fazendeiros de grandes recursos podem empregar veículos motorizados nos serviços de suas propriedades agrícolas. Sitiantes, pequenos lavradores, fazendeiros de médios haveres, que constituem a grande maioria dos agricultores nacionais, não estão em condições de fazer esta substituição: os lucros de suas explorações não lhes dão elementos para tanto.

Há ainda que considerar a diferença entre o motor mecânico e o motor animal quanto ao seu uso final: aquêle se estraga com a continuidade do serviço, passando a ferro velho, quase sem valor, dentro de algum tempo; êste, que é o boi, ao envelhecer ou enfraquecer-se, é retirado do serviço de tração, e após alguns meses de invernada, se destina aos matadouros, dando lucros ao seu dono.

O carro de bois é, indubitàvelmente, o veículo rural mais concordante com as reais possibilidades da nossa economia agrária.

*

* *

Enumeremos agora as suas desvantagens.

Podem ser sintetizadas nos seguintes parágrafos:

a) morosidade;

b) capacidade relativamente reduzida;

c) deterioração das boas estradas.

a) *Morosidade*

Entre as desvantagens que apresenta o carro de bois figura em primeiro lugar a morosidade da sua marcha, de vez que está subordinada ao passo lento e regular dos bovinos que o puxam. Embora

sejam os bois, no dizer do sábio professor GEORGE MONTANDON[5], "os animais de tiro por excelência", não se lhes podem exigir andaduras ligeiras.

Esta lentidão, porém, sobretudo nos trabalhos internos de uma propriedade agrícola, não tem decisiva influência nos seus rendimentos: de regra, os trabalhos da lavoura têm um compasso metódico e mais ou menos demorado, ao qual se ajusta perfeitamente o ritmo dos motores animados.

b) *Capacidade*

Em segundo plano aparece como inferioridade do carro de bois, em paralelo com outros veículos modernos e sobretudo os motorizados, a sua reduzida capacidade. Se, em algumas zonas do Brasil, encontramos carros de bois que podem conduzir de 1 000 a 2 000 quilos, o comum são os de capacidade para 400 ou 800 quilos. No capítulo seguinte apresentamos um quadro dos pesos das cargas que podem transportar os carros de bois.

c) *Deterioração das boas estradas*

A maior, porém, das desvantagens que se lhe apontam, aliás com tôda a razão, é a dos estragos que causam às boas estradas. De feito, os carros de bois típicos, pela rigidez do conjunto de suas rodas maciças e finas, ligadas por um eixo rolante, determinam graves avarias na chapa das estradas modernas, construídas especialmente para o tráfego de veículos diferentes: daí a geral proibição do seu trânsito por tais vias públicas e o motivo principal da campanha que contra êle fazem os técnicos. Repete-se mais ou menos por todo o Brasil a norma estabelecida pelo Regulamento das Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo, estabelecido pelo Decreto 4.216, de 13 de abril de 1927, em seu artigo 75: "Nas estradas construídas e conservadas pelo Estado é proibido o trânsito de carros de eixo móvel, sob pena de multa de 500$000 (quinhentos mil-réis), da primeira vez e de 1:000$000 (um conto de réis) em cada reincidência".

É bem de ver que tais veículos não foram e não são construídos para rodar nas vias apropriadas aos veículos de molejo mecânico, rodas livres, largas e calçadas de borracha: por séculos, e ainda hoje, o seu domínio é o campo e a sua missão principal é a dos transportes das colheitas e dos produtos das lavouras para os depósitos das fazendas ou das povoações, entre cujos extremos não há senão caminhos rudimentares, primitivos, pròpriamente os chamados caminhos de carros ou de rodas, ou mesmo estradas carreteiras.

(5) *L'Ogénèse Culturelle. Traité d'Éthnologie cyclo-culturelle et d'Ergologie Systématique.* Paris, 1934. Pág. 559.

PERCURSO DIÁRIO

Enumerando as desvantagens do carro de bois, falamos de sua morosidade nos transportes em que é aplicado. Comprovando-a, apresentaremos neste parágrafo um resumo do trajeto que êle pode percorrer no espaço de 24 horas ou um dia. Influem nas distâncias que pode vencer vários fatôres, como sejam o tipo do carro, a qualidade das boiadas, o estado dos caminhos, as condições do tempo (chuva ou sol), a natureza dos transportes, se vazio ou carregado, se dentro ou fora dos limites das propriedades, etc.

Consoante os informes recebidos, os percursos diários são os seguintes, por Estado:

Amazonas	12 a 20	quilômetros
Pará	12 a 30	"
Maranhão	24 a 30	"
Piauí	24 a 30	"
Ceará[6]	30 a 40	"
Rio Grande do Norte	24 a 36	"
Paraíba	30 a 48	"
Pernambuco[7]	20 a 36	"
Alagoas	30 a 40	"
Sergipe	20 a 40	"
Bahia	20 a 40	"
Espírito Santo	20 a 30	"
Rio de Janeiro	20 a 48	"
São Paulo	12 a 30	"
Paraná	21 a 40	"
Santa Catarina	20 a 30	"
Rio Grande do Sul	15 a 30	"
Minas Gerais	12 a 40	"
Goiás	18 a 30	"
Mato Grosso	18 a 36	"

Em média, podemos dizer que o percurso diário de um carro carregado é, no Brasil, de 4 a 5 léguas, ou 24 a 30 quilômetros, o que não difere muito de outras terras. A *Enciclopédia Espanhola de Agricultura* registra, para a Espanha, a média de 20 quilômetros se roda em maus caminhos e de 28 se anda em estradas carreteiras.

(6) Temos informação da zona do Cariri de que ali os carros de bois chegam a percorrer 50 quilômetros por dia.

(7) No sertão de Pernambuco a média é de 40 quilômetros.

CAPÍTULO II

Cargas transportadas pelo carro de bois: comuns e acidentais. Pêso das cargas

I

As cargas que o carro de bois transporta no Brasil podem ser grupadas em duas categorias: cargas comuns e cargas acidentais, isto é, as de transporte usual e freqüente e as de transporte eventual e contingente.

De feito, o carro ou carrêta de bois, veículo essencialmente rural, é usado comumente na condução de coisas ou produtos das fazendas ou que a elas se destinam: não raro, porém, à falta de outros meios, é empregado em transportes inteiramente estranhos ao trabalho, à exploração, à própria vida das propriedades agrícolas.

Como já vimos em capítulos anteriores, houve tempo em que o carro de bois quase monopolizava o serviço dos transportes no Brasil: no curso dos anos, porém, foram aparecendo outros veículos, surgiram concorrentes como as beneméritas tropas de muares, e, finalmente, apareceram os veículos motorizados, tudo isso restringindo-lhe a aplicação, diminuindo-lhe a esfera de atividades, relegando-o, em muitas zonas, ao só serviço interno das fazendas.

Com fundamento nos dados que nos foram enviados, podemos fazer um inventário dos transportes em que, ainda hoje, são comumente empregados os carros de bois.

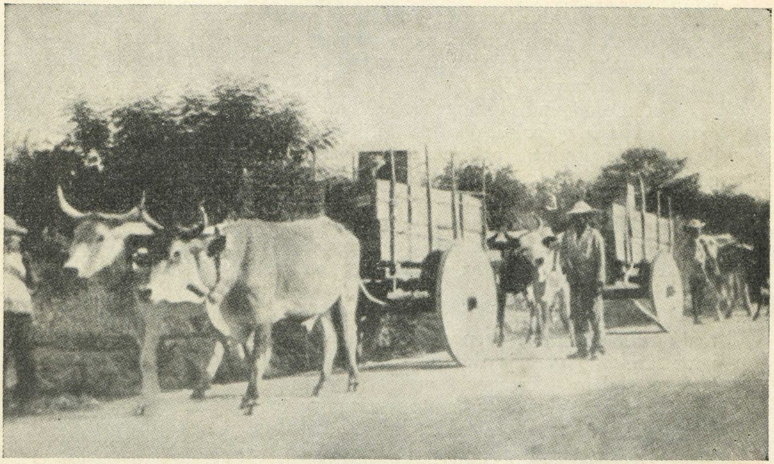
Na Amazônia, dadas as suas condições geográficas, embora as comunicações se façam sobretudo pelos rios e lagos, furos e igarapés, em embarcações de todo o gênero, desde os vapôres e lanchas a gasolina até as variadas espécies de canoas — igaras, igarités, montarias, regatões, ubás, etc. — aparece o carro de bois em algumas regiões, como sejam o atual Território do Rio Branco, a ilha de Marajó, os sertões de Óbidos e de outros municípios. Vemo-lo aí



Carro transportando lenha (Tubarão — Santa Catarina).



Carro transportando sacos de farinha (Tubarão — Santa Catarina).



Carro transportando caixas de tomate (Pernambuco).



Carro transportando milho em espigas (Minas Gerais).

empregado no transporte de gêneros e mercadorias, de bagagens, de materiais de construção, de sementes, de peixe e carne salgados, de lenha para o consumo dos fogos, de produtos nativos e da incipiente lavoura[1].

Na mesopotâmia maranhense, onde predomina ainda agora entre todos os veículos, o carro de bois é empregado no transporte de todos os produtos naturais e agrícolas — babaçu, cana, algodão, cereais —, de mercadorias de tôda espécie, de lenha e palha, de materiais de construção, etc.

No Piauí e Ceará, os carros transportam os produtos das lavouras, lenha e canas, carnaúba e sementes de oiticica, algodão, tijolos, cal, areia, barro, madeiras, ferragens, gêneros, mercadorias manufaturadas, etc.

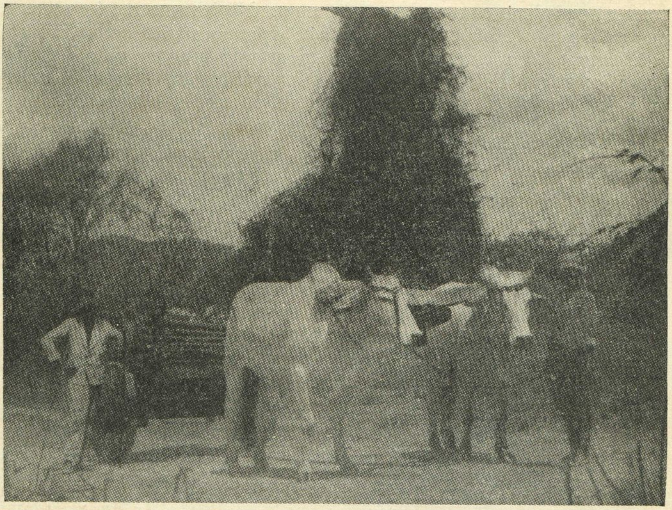
Do Rio Grande do Norte até a Bahia, os carros de bois são mais ordinàriamente prepostos ao transporte de tôdas as matérias necessárias ao manejo dos engenhos e usinas de açúcar — canas, lenha, madeira, ferragens, adubos; transportam ainda o açúcar para as estações ferroviárias ou para os portos de embarque e mais todos os produtos cultivados, cereais, algodão, materiais de construção; para o sertão, além de tudo que se quer da lavoura ou para a lavoura, conduzem gêneros e mercadorias em fardos ou em sacos, caixotes e latas. Aqui podemos dar o nosso testemunho pessoal: no engenho "Murta", onde nascemos e passamos grande parte da nossa juventude, os seus carros normalmente carregavam: — canas para o picadeiro da fábrica; lenha para o seu consumo e o da casa-grande; sementes de cana, de milho, de feijão, de mandioca para as plantações; olhos de cana para os gados; mel em pipas ou em borrachas; açúcar ensacado para o pôrto da Cachoeira da Abadia ou para Esplanada, então ponto terminal da Estrada de Ferro Bahia-Sergipe; milho em espigas para a fazenda e em sacos para os mercados; mandioca para as casas-de-farinha; feijão, arroz, abóbora, frutos das roças e pomares; madeiras e outros materiais de construção; estacas para os cercados ou o arame liso ou farpado; animais vivos de pequeno porte; não raro, água para os gastos da casa-grande; mercadorias manufaturadas que eram compradas na capital da Bahia e conduzidas em estradas de ferro até Esplanada; conduziam ainda as pessoas da família em passeios, visitas, festas religiosas ou profanas nas localidades próximas.

Em carta de 5 de fevereiro de 1944, o acadêmico de Direito Francisco Risério Leite que acabava de atravessar os sertões de Minas — rumo a Brumado, na Bahia, informava haver visto carro de bois transportando algodão e mercadorias da estação de Ourives para Ituaçu, Brumado, Caculé, etc.

As informações do Espírito Santo e do Rio de Janeiro referem-se aos materiais de construção, aos produtos da lavoura — cana,

(1) Em algumas cidades da Amazônia, como, por exemplo, Rio Branco, capital do Acre e Belém, capital do Pará (subúrbios de precária pavimentação), o carro ou carroça de bois é utilizado para a coleta do lixo.

café em cereja, milho e arroz em palha, feijão, cereais em geral, sacarias, pipas de aguardente, frutos, mercadorias diversas; colheitas, materiais, mudanças e pessoas. Horácio Gomes de Sousa, fazendeiro em Cachoeiro do Itapemirim, no Espírito Santo, escreveu-nos: "Os transportes feitos pelo carro de bois nesta zona são: café em côco (cereja), milho em palha, lenha, cana-de-açúcar, cereais, abóbora, melancia e outros produtos da lavoura para os depósitos das fazendas e dêstes para o comércio e as estações das estradas de ferro, de onde trazem caixotes de mercadorias". Elói Vieira Lannes, de



Carro transportando mandioca (Rubim — Minas Gerais).

Porciúncula, no Rio de Janeiro, escreve: "O carro de bois transporta tôda a espécie de carga destinada aos portos de embarque ou às estações ferroviárias". João Ribeiro de Carvalho, fazendeiro no município de Sapucaia, diz mais flagrantemente: "Nesta zona o carro de bois é aproveitado para todo o transporte: colheitas, mudanças, famílias e até doentes. Muito raramente é utilizado o caminhão ou automóvel, pois não há estradas para tais veículos. São os fazendeiros que conservam as estradas de carros: muitas vêzes a estrada pública se torna intransitável até para os carros de bois".

Nas zonas de São Paulo em que ainda se usa o carro de bois, é êle empregado no transporte de tôda e qualquer safra — café,

algodão, cana, arroz, feijão, milho, batata, abóbora, etc., lenha, madeiras, pipotes de aguardente, materiais de construção, objetos em mudanças, animais vivos, servindo a tôdas as necessidades das propriedades agrícolas.

Os mesmos serviços no Paraná e em Santa Catarina, de onde nos chegou interessante informação, firmada pelo ilustre geógrafo Engenheiro Vítor Peluso: "No planalto, na zona de pecuária, é comum o carro de bois: em tôda a fazenda de criação há pelo menos um para transportar lenha. Há uma cidade catarinense, São Joaquim, onde a sua função é importante. Encontra-se ela em uma coxilha, em pleno campo, longe da mata. No inverno o frio intenso, pois que sempre há grandes nevadas, exige bastante lenha para o aquecimento dos moradores. São em grande número os carros de bois que diàriamente vão a mais de dez quilômetros buscar a lenha imprescindível. Essa atividade constitui mesmo a ocupação a que se dedica a maior quantidade de homens da classe pobre".

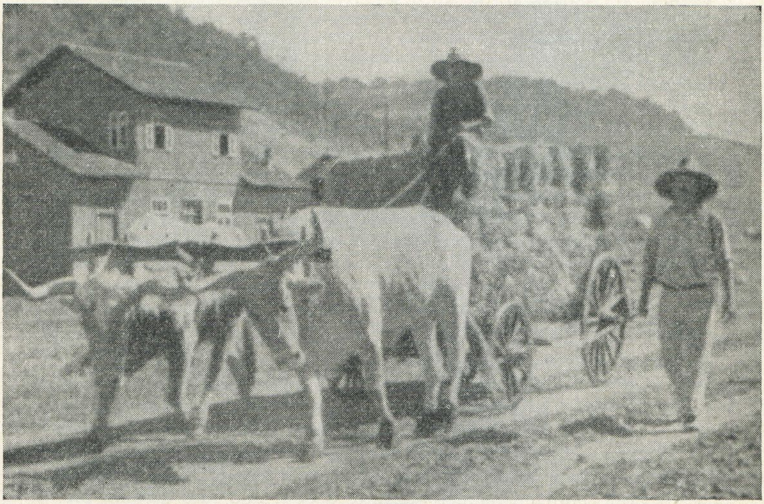
Do Rio Grande do Sul recebemos a respeito algumas informações elucidativas. O honrado Dr. A. A. Borges de Medeiros escreveu-nos: "As cargas de uma carrêta variam desde os materiais de construção até as mercadorias encaixotadas, ensacadas e enlatadas". Da Prefeitura de Lagoa Vermelha nos veio a notícia de que as cargas são as mais diversas — lenha, madeiras e outros materiais, palanques para cêrcas, tôdas as colheitas das lavouras, havendo também carrêtas que se empregam no transporte de mercadorias, trabalhando a frete ou mesmo por conta própria para vendê-las nos povoados. Celso Martins Schroder, de São Gabriel, disse-nos: "Sendo o uso de caminhões e automóveis muito reduzido, principalmente pelo estado das estradas carreteiras dêste município, quase todo o transporte da produção da campanha que vem para a cidade — arroz, feijão, milho, abóbora, batata-doce, mandioca, sementes de linho, laranjas, aveia, pêssegos, marmelos, pedra calcária, mel de abelhas, capim, mourões e tramas, carvão vegetal, lenha, lã, couros vacuns e cavalares secos, crina e cabelo animal, couros de ratão-do-banhado, penas de avestruz, etc., assim como as mercadorias que da cidade vão para os estabelecimentos comerciais da campanha, — são feitos em carrêtas, as quais conduzem cem arrôbas ou mil e quinhentos quilos. Uma carga comporta 25 sacos de cereais, 100 maços ou 500 atilhos de capim-santa-fé, 75 mourões de 20 quilos, etc." As carrêtas da região missioneira transportam, além do já dito, a erva-mate.

As informações de Minas Gerais falam que os carros de bois são empregados nos mais variados transportes: dos produtos das lavouras aos da pecuária, dos materiais de construção às mercadorias de importação, de todos os gêneros de produção das fazendas e de tudo que elas necessitam, usando-se ainda em transportes especiais de pessoas, famílias, doentes e inválidos.

Assim é também em Goiás, de onde registramos a seguinte informação de João do Nascimento Costa, de Rio Verde: "O carro



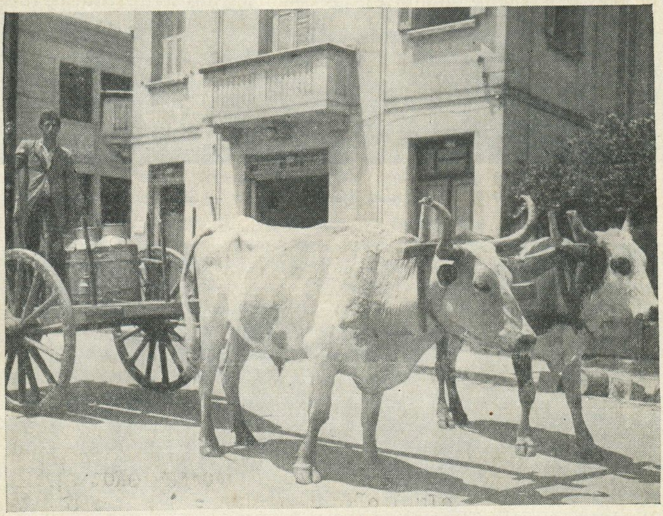
Transporte de algodão (Capão Bonito — São Paulo).



Transporte de alfafa (Cruzeiro — Santa Catarina).

de bois carrega tôda e qualquer carga, desde que o seu volume caiba no seu lastro e o pêso máximo não exceda mil e quinhentos quilos. No transporte dos cereais das roças para os paióis, por ocasião das colheitas, a carga de milho, por exemplo, mede-se pela altura das esteiras de taquara que são colocadas de cada lado da mesa do carro, na altura dos fueiros; e esta carga de milho em espigas, em todo o Estado, corresponde a 40 jacás, contendo cada jacá 4 mãos, cada mão 15 atilhos, cada atilho 4 espigas".

Em Mato Grosso e territórios adjacentes os carros ou carrêtas de bois conduzem os produtos da lavoura, da indústria extrativa (erva-mate), gêneros alimentícios, inclusive o sal, materiais de construção, animais vivos, pessoas, etc. O Dr. Gabriel Vandoni de Bar-



Transporte de leite (Jacarei — São Paulo).

ros, de Corumbá, escreve: "Geralmente os nossos carros carregam uma tonelada; transportam sal, tijolos e outros materiais de construção, artigos de estiva, mantimentos em geral, madeiras, arame, animais vivos, etc. Também transportam famílias, principalmente na época das enchentes: nessa quadra é bastante uma curta aguada, um atoledo mais fundo, um corixo formado pela corrida das águas (corixo que aqui chamamos vazante, o qual não raro assume proporções de grande rio), para impossibilitar o uso do automóvel. O

carro de bois é insubstituível no Pantanal, onde as aguadas, por extensão de léguas, são rasas para as lanchas comuns e fundas para os autos".

II

Dos seus domínios na vida rural passaram a empregá-lo em transportes de diverso caráter, até nas artes da guerra, onde já o vimos como viatura militar, conduzindo armas, petrechos, munições e vitualhas; certa feita carregou um navio a vapor da bacia do Paraguai à do Araguaia. E se mais a tento pesquisarmos em que transportes o têm utilizado no Brasil, veremos quão útil tem sido. De feito, numerosas e variadas são as cargas acidentais que o carro de bois tem conduzido através dos caminhos dos sertões brasileiros: assim é que o surpreendemos carregando material científico, curiosidades naturais, objetos religiosos, máquinas e motores, embarcações de vários tipos, mudanças públicas e particulares, doentes e feridos, pessoas e famílias.

Documentemos, mais de espaço, estas utilidades do prestante veículo.

Material científico

De vez em vez foi o carro de bois empregado no transporte de material científico, senão até de verdadeiros tesouros da ciência: bibliotecas, aparelhos, instrumentos e coleções têm viajado sôbre o seu estrado no interior do país. Um só exemplo confirmará a asserção.

Narra o sábio mestre Rodolfo Garcia, na extensa "nota" 410 do livro *História da República Jesuítica do Paraguai* do Cônego João Pedro Gay, republicada pelo Ministério da Educação do Brasil, em 1942, a vida acidentada de Aimé Bompland, sábio naturalista francês que acompanhou Alexandre de Humboldt em sua famosa viagem pela América do Sul. Referindo-se ao tempo em que A. Bompland vivia em São Borja, no Rio Grande do Sul, período êste da sua maior permanência no Brasil, trata de sua mudança para Corrientes, na Argentina, onde havia sido nomeado Diretor do Museu de História Natural (1855), pelo seu esclarecido governador D. Juan Pujol.

De São Borja para Corrientes trasladou em 1856 o seu rico material científico, constituído por coleções botânicas e mineralógicas acumuladas durante os anos de sua estada na América do Sul. E escreve o Dr. R. Garcia: "Aquêle material científico, em princípio de setembro de 1856, foi transportado em carrêta para a capital de Corrientes, onde chegou em dezembro; com êle Bompland começou a organizar um museu, com as duplicatas das cole-

ções, porque o principal era destinado ao Museu de História Natural de Paris".

Assim também o fizeram outros naturalistas que andaram a percorrer o Brasil em várias quadras.

Curiosidades naturais

Neste passo será bastante recordar o transporte do celebrado Bendengó[2], aerólito caído no nordeste da Bahia e que hoje constitui um dos grandes atrativos do Museu Nacional, no Rio de Janeiro.

Sabe-se que, em 1784, Joaquim da Mota Botelho, morador do sertão de Monte Santo, comunicou ao então governador da Bahia, D. Rodrigo José de Meneses, haver encontrado nas proximidades do riacho Bendengó, afluente do rio Irapiranga ou Vaza-Barris, uma pedra extraordinária que supunha conter ouro e prata. No ano seguinte determinou o Governador ao Capitão-mor do Itapecuru, Bernardo Carvalho da Cunha, que fizesse o possível para conduzir a dita pedra ao mais próximo pôrto de mar, donde pudesse ser transportada para a capital da Capitania. Cumprindo a ordem o Capitão-mor mandou construir um carro baixo, em cujo estrado reforçado penosamente conseguiram colocar o bloco pesadíssimo; ao carro foram ligadas seis juntas de bois que não puderam movimentá-lo; puseram-lhe então vinte juntas que o arrastaram algumas dezenas de metros. Na descida da ladeira que terminava no leito do referido riacho, quebrou-se o eixo do carro, indo o bloco esbarrar no mesmo leito, a cêrca de 180 metros[3] do ponto em que se precipitou.

Aí o visitaram vários naturalistas e curiosos, entre os quais, em 1819, J. B. von Spix e C. F. P. von Martius, que afirmaram a sua origem meteórica, escrevendo: "Aqui ainda encontramos o bloco metálico descansando sôbre a trave principal do carro, e em parte cercado de areia que mandamos remover, a fim de ter conhecimento perfeito da extraordinária peça..., uma das maiores entre tôdas as massas de ferro meteóricas conhecidas."[4]

Outras tentativas de remoção do raríssimo aerólito malograram, até que, em 1887, a benemérita Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, sob a presidência do venerando Marquês de Paranaguá, levantou a idéia de transportá-lo para o Museu Nacional. De logo foi constituída uma Comissão de três membros para realizar a incumbência, composta do Comendador José Carlos de Carvalho e dos

(2) Outros escrevem Bendegó.

(3) Martius diz a 150 passos.

(4) *Viagem pelo Brasil* por J. B. von Spix e C. F. P. von Martius. Tradução brasileira promovida pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro — 1938 — 2.º vol. Págs. 380-381.

Engenheiros Vicente José de Carvalho Filho e Humberto Saraiva Antunes[5].

A Comissão partiu do Rio de Janeiro a 20 de agôsto de 1887 para a Bahia, onde chegou a 23, e daí se dirigiu ao sertão de Monte Santo, alcançando a 6 de setembro o local denominado Ipueira de João Venâncio, à margem do riacho Bendengó. Os trabalhos preliminares iniciaram-se na data de 7 de setembro dêsse ano. Para o transporte foi construído em Aramari, nas oficinas do Prolongagamento da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, um carretão de ferro batido, montado sôbre dois pares de rodas de flange e dois de rodas de madeira, trabalhando cada dois pares diferentes em um mesmo eixo, podendo o carretão rodar sôbre trilhos e diretamente sôbre o terreno, quando a sua consistência o permitia[6].

Colocado o bloco sôbre o carretão, começou a viagem a 25 de novembro de 1887, em direção à estação ferroviária de Jacurici, que alcançou a 14 de maio de 1888, tendo sido percorridos 113 quilômetros e 422,80 metros.

Segundo consta do *Relatório* foram atrelados ao cabeçalho do carretão de 3 até 10 juntas de bois conforme as condições das estradas.

Dados o pêso do Bendengó — 5 360 quilos, os caminhos atravessados, as dificuldades de tôda sorte num sertão adusto, foi êste, sem dúvida, um dos serviços mais notáveis na história de transportes efetuados no Brasil[7].

Objetos religiosos

Além do papel que os carros de bois representaram na edificação das igrejas, capelas e ermidas do interior do Brasil e até do litoral, transportando-lhes os materiais de construção, vemo-los conduzindo também vários objetos e emblemas religiosos, tais como sinos, imagens, alfaias e relíquias.

Quanto aos sinos, as tradições, as crônicas, as informações de vária procedência testificam que a maior parte dêles foi transportada em carros de bois do litoral aos sertões[8].

Assim também muitas imagens que adornam os templos da nossa fé. A propósito narra JOÃO DA SILVA CAMPOS, em seu curioso livro *Tradições Bahianas* (1.ª Ed. 1930), a págs. 201-202: "Em

(5) Esta Comissão apresentou substancioso relato de seus trabalhos, publicado sob o título *Relatório apresentado ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e à Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro sôbre a remoção do Meteorito Bendegó do Sertão da Província da Bahia para o Museu Nacional por José Carlos de Carvalho.* Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1888.

(6) No citado *Relatório* se encontra a descrição do sistema original das rodas de madeira e das de flange e de como se auxiliavam.

(7) Da estação de Jacurici partiu o "Bendengó" em estrada de ferro até a cidade de Salvador, embarcando a 1 de junho de 1888 no vapor "Arlindo", com destino ao Rio de Janeiro. Chegado a êste pôrto a 15 do mesmo mês, recebeu-o logo depois o Museu Nacional.

(8) O Sr. João Batista Denis Neto, Agente de Estatística, em Jacareí, São Paulo, informou que o sino grande da Matriz da cidade, que pesa mais ou menos 800 quilos, foi transportado de Santos para Jacareí num carro de bois.

certo ano o Vigário de Bonfim, cidade do nordeste da Bahia, resolveu fazer na Matriz a Procissão do Entêrro do Senhor, tomando por empréstimo a Imagem do Senhor Morto, em tamanho natural, que pertencia à Capela das Neves da aldeia da Missão do Saí, fundada pelos franciscanos em 1696, desde que a da paróquia era muito pequena. Os caboclos da Missão, segundo o povo chamava os moradores da extinta aldeia que descendiam dos índios e chama hoje todos os que ali residem, sem esguardo de pigmento, fizeram grande celeuma contra a ida do seu amado Cristo para aquela localidade, pois acreditavam que o Vigário não o devolveria. E quando o padre, chegando ao povoado, deitou num carro de bois a arca em que estava acondicionada a imagem, e saiu com ela estrada a fora, ao lamento melíssono dos eixos do pesado veículo, os ingênuos missioneiros acompanharam-na até longe, chorando em alto e incontido pranto".

Repetem-se tais transportes em várias partes do país: de alguns falaremos no capítulo das lendas em que aparece o velho carro.

O Sr. Paulo Salomão, Agente de Estatística, em Descalvado, São Paulo, enviou-nos o seguinte relato a respeito do transporte da imagem da Padroeira que exorna o altar-mor da Matriz dessa cidade: "Um dos acontecimentos mais notáveis que se ligam ao carro de bois, segundo a narrativa que se ouve dos mais velhos, foi o transporte da belíssima imagem de Nossa Senhora conduzida para aqui em carro de bois desde a cidade de São João do Rio Claro (hoje Rio Claro), neste Estado.

Conta-se que em 1865 ou 1866 o então vigário da cidade, Padre Jeremias e mais os senhores José Hilário (proprietário do carro que transportou a imagem), Pedro Correia, Frederico Lima (que ideou mandar vir a imagem), José Mandi e outros dirigiram-se com as famílias e pessoas gradas, em carro de bois, à cidade do Rio Claro, a fim de trazer de lá a imagem que havia chegado da Bahia. Lá chegados, os romeiros acomodaram a Santa num carro que era puxado por cinco juntas de bois — êste carro seguia na frente dos demais cheios de pessoas que, ao longo da viagem, que durou três dias, entoavam cânticos religiosos. A chegada a Belém do Descalvado (era então o nome da cidade) foi festiva. Contam os antigos que os carreiros que tomaram parte nesta romaria não usaram varas de ferrão, adaptando à ponta das varas bandeirolas, com as quais abanavam os bois. Foi num sábado do mês de maio que a cidade recebeu, engalanada e festiva, a sua milagrosa padroeira — Nossa Senhora do Belém — ainda hoje venerada e adorada pela população do município".

Máquinas e motores

Pode-se afirmar, sem receio de contradita, que o carro de bois transportou dos portos do litoral para o próximo ou longínquo inte-

rior do país a maior parte da maquinaria que, no curso dos anos, foi sendo introduzida para a fundação ou melhoria das indústrias agropecuárias (engenhos, usinas, moinhos, serrarias, etc.) e manufatureiras.

Para citar um exemplo, entre muitos, recordaremos que os maquinismos da primeira fábrica de tecidos fundada em Minas Gerais, em 1865, foram conduzidos de Juiz de Fora ao Cedro em muitos carros de bois.

Segundo informação do Dr. João de Aguiar, ilustre Prefeito de Jacarèzinho, no Estado do Paraná, a introdução da primeira máquina a vapor nessa zona do norte paranaense fêz-se em 1905, graças à tenacidade do Cel. Joaquim Severo Batista, um dos fundadores da referida cidade.

Tratava-se de uma máquina a vapor, construída na cidade de Mannheim, na Alemanha, e importada pela casa Ahrens & Cia. de São Paulo, com o pêso de 5 000 quilos e 8 HP de fôrça, destinando-se a acionar um aparelho de beneficiamento de café e uma serraria. A máquina foi transportada de São Paulo até a estação de Cerqueira César em estrada de ferro: daí até Jacarèzinho em um carretão de 4 rodas puxado por 20 juntas num percurso de 25 léguas, através de caminhos ruins ou mesmo picadões abertos especialmente para o transporte.

Referem as pessoas que presenciaram o acontecimento que tudo se fêz sem maior novidade, registrando-se apenas a morte de um boi de coice, asfixiado na entrada da cidade por haver, na escuridão da noite, caído numa espécie de ravina.

Encerramos êste parágrafo com a notícia recentíssima do transporte por um carro de bois do motor e mais peças de um avião brasileiro, em terras da República do México.

O *Diário da Noite* do Rio de Janeiro, em sua edição de 1 de abril de 1943, publicou extensa reportagem em tôrno de uma aventura praticada nas florestas mexicanas pelo aviador militar brasileiro Tenente Jofre de Melo e Silva. Estava êste oficial nos Estados Unidos da América do Norte, em missão da Aeronáutica do Brasil. Muitos aviões de treinamento para a Escola de Aeronáutica dos Afonsos, no Rio de Janeiro, voaram para o Brasil. Certa feita, navegando com outros aparelhos, um avião foi obrigado a aterrar num campo de trigo, a 50 milhas de Vera Cruz, cidade mexicana da costa do Gôlfo do México. Verificado o acidente e comunicado às autoridades americanas, o tenente Jofre recebeu ordem do nosso Adido Aeronáutico em Washington para que se transportasse para o local, o que fêz em companhia dos mecânicos Motsch, Williams e Albrecht. Atingido o sítio em que se achava imobilizado o avião, desmontaram-no levando o motor para San Antonio a fim de ser reparado, o que se efetuou em breve tempo. Voltaram então ao ponto com o motor consertado: mas esta viagem foi cheia de peripécias e contratempos pelas fortes chuvas que caíram na região.

Foi em tais conjunturas que certo dia o motor foi transportado terra adentro num carro de bois. Após muitas vicissitudes foi preparado o avião para partir, o que se realizou sob a direção do bravo Tenente Jofre e do sargento-ajudante Figueiredo, tendo afinal chegado ao Rio de Janeiro. Comentando o transporte do motor pelo carro de bois, escreveu o repórter: "Até parecia ironia. Um carro de bois, o mais velho sistema de transporte do homem, carregava, sob o gemido de suas rodas, um motor de avião, engenho que proporciona ao homem o mais veloz meio de transporte que a humanidade já conheceu". O fato foi tão relevante que o Comandante do "San Antonio Air Depot" autorizou a publicação de um opúsculo ilustrado para perpetuar a tenacidade, o espírito de sacrifício de todos os que tomaram parte no salvamento do aparelho brasileiro.

Embarcações de vários tipos

No capítulo V da 2.ª Parte dêste livro vimos a carrêta de bois transportando da Lagoa dos Patos para o Atlântico os lanchões de guerra de Garibaldi; também em carros de bois se transportaram as peças e os maquinismos do primeiro navio a vapor que sulcou as águas do rio Araguaia, vindo da bacia do Paraguai, graças à tenacidade do glorioso General Couto de Magalhães.

O fato de transportar o carro de bois embarcações de vários tipos e de porte diferente através das terras interiores do Brasil não era original: desde o século XVIII o surpreendemos nesse serviço, conduzindo canoas e batelões de umas para outras bacias fluviais, rodando nos varadouros que lhes davam acesso.

É o que está registrado à pág. 79 do livro *Diário de Viagem* de FRANCISCO JOSÉ DE LACERDA E ALMEIDA, publicado pelo Instituto Nacional do Livro, em 1944. Descrevendo, dia por dia, a sua memorável viagem (1788-1790) de Vila Bela, em Mato Grosso, até a cidade de São Paulo, pela "ordinária derrota dos rios", Lacerda e Almeida que havia descido o Jauru e o Paraguai, subido o Porrudos e o Cuiabá, tornando a descer o Paraguai, até a foz do Taquari, remontando-o até a foz do Cuxiim (Coxim) e por êste navegara até a barra do Camapuã, que subiu até a fazenda do mesmo nome, aí pousou, até que se transferissem as canoas para o rio Pardo, afluente do Paraná: entre as duas bacias se estendia um varadouro que era preciso transpor. A sua efeméride de 23 de novembro de 1788 reza textualmente: "Chegou a canoa grande pelas cinco horas da tarde e logo foi posta no carro e conduzida para o rio Pardo". Fixando as suas impressões a respeito da referida fazenda, escreve: "Antes de continuar o diário, devo falar nesta fazenda de Camapuã. Esta povoação fundada no centro dêste sertão sòmente com o fim de ter carros prontos para a varação das canoas



Transporte de canoas entre os rios Itapetininga e Paranapanema (São Paulo).



Carrêta empregada no transporte de postes para as linhas telegráficas de Cáceres a Mato Grosso.

e cargas de um para outro rio, o que teve princípio em 1720, e onde todos se provêm de mantimentos, de açúcar... Os sócios desta fazenda devem fazer bom negócio, pois além das carnes e mais gêneros que vendem pelo preço que corre em Cuiabá, levam do transporte de cada uma canoa 20$000, e por cada uma carrada 9$600". O diário de 25 do mesmo mês registra: "Pelas seis horas da manhã montei em um cavalo que era o melhor da povoação, e por obséquio me deu o administrador: isso não obstante achei-o tão mau, que tendo caminhado menos de ¼ de légua, me pus de pé e assim completei minha viagem até o rio Pardo, em que estavam as canoas, que tinham sido conduzidas por um varador de 6 230 braças".[9]

Muitos anos depois, ainda em terras de Mato Grosso, a benemérita Comissão Rondon, que tanto utilizara o carro de bois no transporte de material, inclusive postes, para o assentamento das linhas telegráficas através do "desertão" ocidental, quando incumbida do serviço de "Inspeção das Fronteiras" (1930), o empregou no transporte de canoas de uns para outros rios lindeiros. Temos em nosso "Arquivo Fotográfico" algumas fotografias em que se gravou êsse aspecto de um trecho da memorável campanha patriótica.

Mudanças particulares e públicas

Quanto às mudanças particulares, os nossos informantes de várias partes do país acentuaram o emprêgo do carro de bois no transporte de mobiliário e mais objetos e pertences de uma para outra fazenda ou destas para a cidade e vilas e vice-versa. Disso sabem, de sobejo, todos os que vivem ou conhecem o interior do Brasil.

Menos comum é o seu emprêgo no transporte de coisas públicas, do que nos dá um recôrdo JOÃO DA SILVA CAMPOS, entre páginas 202 e 203 do seu citado livro: "Foi por meados do século XIX. Razões de ordem prática levaram um presidente da antiga província do Piauí, o Dr. José Antônio Saraiva, a resolver a trasladação da sua capital para as margens do Parnaíba, tirando-a da velha, triste e ardentíssima cidade de Oeiras, edificada entre morros ásperos, numa paragem estéril e de penoso e demorado acesso. Como era muito natural, os habitantes da antiga vila da Môcha opuseram vigorosa resistência à concretização de semelhante medida, que viria afundar em existência para sempre obscura e penosa o modorrento

(9) A esta travessia de canoas no varadouro de Camapuã ao Pardo se refere HERCULES FLORENCE em seu *Diário da Expedição do Barão de Langsdorff*, traduzido pelo Visconde DE TAUNAY e publicado em 1941 pela Companhia Melhoramentos de São Paulo, sob o título *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829* — Pág. 48. J. R. de SÁ CARVALHO publicou no vol. XLII da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo* um estudo a respeito do varadouro de Camapuã, asseverando que as canoas eram transportadas em carros de bois de quatro rodas, tirados por seis a oito juntas e as bagagens em carros de duas rodas, tirados por quatro e cinco juntas (Pág. 244).

burgo setecentista. Mas os seus esforços foram inteiramente baldados. Já tôdas as repartições públicas funcionavam na recente Vila Nova do Pitu, logo depois condecorada com o predicado de cidade, dando-se-lhe o nome de Teresina, em honra da imperatriz Dona Teresa Cristina, e ubicada à margem oriental do Parnaíba, na *chapada do corisco*, assim apelidada a paragem pelos muitos que ali acorriam. Faltava apenas conduzir para ela o cofre da tesouraria provincial. Como os judeus à Arca da Aliança, os oeirenses pretendiam guardá-lo a todo o transe, asseverando mesmo que iriam ao extremo de pegar em armas se o presidente intentasse retirá-lo, na ilusória esperança de que, dêsse modo, possível fôsse, mais tarde, voltar à malacafenta cidadezinha a prerrogativa de ser assento do govêrno da província. Mas, um dia, forte destacamento de tropa de linha entrou pelas ruas de Oeiras adentro em tom de guerra, canglorando cornetas, rufando caixas, e luzindo açacaladas baionetas, seguido dos funcionários encarregados da trasladação impugnada. Tão respeitável foi o aparato da fôrça vinda de Teresina, que ainda os mais exaltados partidários da reação desistiram do seu ousado propósito. E quando, num possante carro tirado por fortes juntas de bois, e cercado pela tropa de armas em riste, o cofre das suas derradeiras esperanças partiu vagarosamente em rumo da nova capital, a população em pêso da degradada cidade, vertendo abundantes e sentidas lágrimas, acompanhou-o cabisbaixa, a distância, até que, já bem longe dos limites urbanos, viu-o sumir-se para sempre numa volta do caminho".

Doentes e feridos

No capítulo V da Segunda Parte dêste livro vimos o carro de bois transformado em ambulância em meio à tragédia comovente da retirada da Laguna, na guerra do Paraguai.

Não havia, porém, de ser sòmente nas emergências da guerra que o rústico veículo havia de prestar os serviços beneméritos do transporte de doentes e feridos. No âmago dos nossos sertões, à falta de viaturas apropriadas, muita vez êle se tem transfigurado em ambulância para condução de enfermos e feridos por acidentes. E nessa função que tanto se afasta de seu destino original e próprio, tem-nos prestado relevantíssimos trabalhos.

Em tempo de epidemias, em casos de certas enfermidades ou de acidentes acontecidos longe dos centros onde há ou pode haver recursos médicos e hospitais, não raro é o carro de bois que transporta os enfermos ou acidentados. Disso possuímos larga cópia de informações, das quais citaremos algumas para comprovação.

Otávio Campos do Amaral, fazendeiro em Inhapim, na bacia do rio Doce, em Minas Gerais, informou-nos: "Quando o impaludismo, sob forma grave, prostrou um milhar de habitantes de São

José do Bugre, extinguindo-o quase, um comboio de carros de bois transportou 800 doentes para Santo Estêvão, distrito do município de Inhapim, possibilitando-lhes a cura".

O Sr. Wilson Valentini, Agente Municipal de Estatística, em Pindamonhangaba, São Paulo, escreveu-nos: "Durante a forte epidemia de varíola que grassou em todo o vale do Paraíba, em agôsto de 1908, o carro de bois prestou relevantes serviços, ora conduzindo doentes para o hospital de isolamento, então construído, ora até removendo cadáveres que, não raras vêzes, eram apanhados nas ruas das localidades".

CAPÍTULO III

O carro de bois como veículo empregado no transporte de pessoas: tipos próprios e adaptados

No rol dos transportes realizados pelos carros de bois no Brasil figura o de passageiros: dêle, para tanto, se serviam comumente os nossos antepassados; dêle ainda hoje se valem, em muitas zonas, os nossos patrícios sertanejos.

Desde que se foram abrindo os primeiros caminhos entre as vilas e cidades do litoral e as povoações, fazendas e engenhos de terra adentro, foram os carros de bois utilizados na condução de pessoas e de famílias. No próprio perímetro dos povoados que, a pouco e pouco, foram pontuando a extensa costa da colônia, um dos meios mais comuns de transporte de pessoas foi o pesado veículo rural, às vêzes com adequadas adaptações.

Nos documentos do primeiro século da colonização encontram-se referências a essa sua utilidade.

O devotado jesuíta Antônio Blasquez, numa de suas cartas dirigidas ao Provincial de Portugal, datada de 30 de maio de 1564, dando conta dos trabalhos de seus irmãos no Brasil, refere-se à festa do jubileu que se realizou na aldeia do Espírito Santo, a "seis grandes léguas da cidade do Salvador", atravessando-se para atingi-la difíceis caminhos, "parte de areais, parte por lamaçais e charcos". E escreveu: "Com isso tudo, saiba V. Revma. que foi lá muita gente, uns a cavalo, outros em rêde e outros de carro, e os que menos podiam iam a pé, e creio que todos quantos lá foram se confessaram e tomaram o Santo Sacramento...[1]"

Hermeto Lima, em seu trabalho *Veículos*, falando dos primórdios da cidade do Rio de Janeiro, escreve: "Logo que a cidade começou a ser edificada no morro do Castelo, em 1567, não havia

(1) *Cartas Jesuíticas*. II — Cartas avulsas. 1550-1568 — Publicações da Academia Brasileira — Pág. 409.

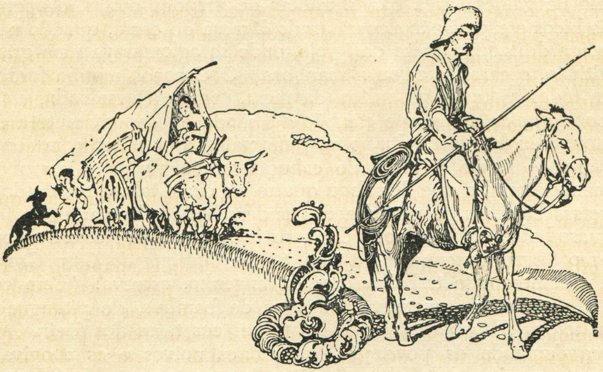
necessidade de carros para transporte de passageiros. Só muitos anos depois é que os jesuítas construíram um guindaste, que os levava até o alto onde tinham o seu colégio. Depois que a várzea de N. S. do Ó, que é hoje onde está a rua Primeiro de Março, começou a ser aterrada, é que as necessidades criaram o carro de bois, que tanto servia para carregar materiais, como para transportar passageiros que vinham dos sítios próximos ou que iam de um a outro lado da cidade".

E NORONHA SANTOS, em seu magnífico livro *Meios de Transporte* (1934), à pág. 31 do 1.º volume, diz: "Antes da chegada da família real portuguêsa ao Rio de Janeiro, o que ocorreu em 8 de março de 1808, o transporte de passageiros e cargas constituía um dos problemas que mais afligiam a vida social da Capitania. As viagens eram penosas e, por isto mesmo, pouco freqüentes. Afora cadeirinhas, palanquins e liteiras, de propriedade particular e só empregadas numa pequena área da cidade, outros eram os meios de condução. Usavam-se os carros de bois e as cavalgaduras. Os viajantes do interior fluminense e os de Minas Gerais e São Paulo iam, ordinàriamente, para as vilas aquém ou acima das serras, em carros de bois — adrede preparados com cobertura de esteiras ou de lona — e em bêstas ou cavalos de aluguel".

O fato repetia-se em todos os agrupamentos humanos que se fundaram e desenvolveram nas terras do Brasil, continuando a verificar-se até muitos anos depois da Independência. No Sul e no Norte gravuras antigas mostram o carro de bois adaptado ao transporte individual ou coletivo de passageiros para novos estabelecimentos, em passeios ou visitas, em festas religiosas ou profanas, em mudanças ou migrações. Neste último aspecto, não é para esquecer a página evocativa de BERNARDO GUIMARÃES no *O Ermitão do Muquém,* quando fala da caravana do mestre Mateus que, em carro de bois, palmilhou a estrada do Muquém, no Brasil central: "pesado carro rodeado de esteira de taquara e toldado de couro, que por espaço de dois meses lhes tinha de servir ao mesmo tempo de habitação e de veículo por aquelas desertas regiões", "casas ambulantes que muitas vêzes vão transpondo para grandes distâncias famílias emigrantes com todos os seus haveres, seus móveis, animais e aves domésticas".

Êste transporte era usado até para pessoas de alta categoria: CRAVEIRO COSTA relembra em seu livro *Maceió* (1939) que o primeiro governador da Capitania de Alagoas, criada por ato de 16 de setembro de 1817, desembarcara no pôrto de Maceió (Jaraguá) a 27 de dezembro de 1818, transportando-se à vila em carro de bois. A propósito, Carlos Pedrosa, em o n.º 10 da revista *Cultura Política* (1940), escreveu: "Abramos aqui um parêntese para demonstrar a importância do carro de bois como meio de transporte, não de carga, como ainda hoje é usado largamente no interior do Brasil, mas de pessoas, ou melhor, de fidalgos. Quando o muito poderoso

Sebastião Francisco de Melo e Póvoas chegou à praia de Jaraguá para se transportar à sede da capitania recém-criada, encontrou à sua espera, não um cavalo "baixeiro", de trote largo, reluzentemente arreado, nem mesmo um daqueles vistosos palanquins aparelhados com escravos escolhidos. Nada disso. A condução que aguardava o ilustre descendente do Marquês de Pombal era um característico carro de bois, revestido com a sua cobertura de côres berrantes e alegres. Ao lado do novo governador tomaram assento em banquetas, dispostas no "estrado", as principais autoridades: capitães-mores, juízes, vereadores... Almotacéis, escrivães, negociantes, agricultores qualificados, proprietários que foram também ao encontro do governador, percorreram a pé ou a cavalo aquêles seis quilômetros de areais escaldantes que separavam Jaraguá do povoado de *Maçayó*.



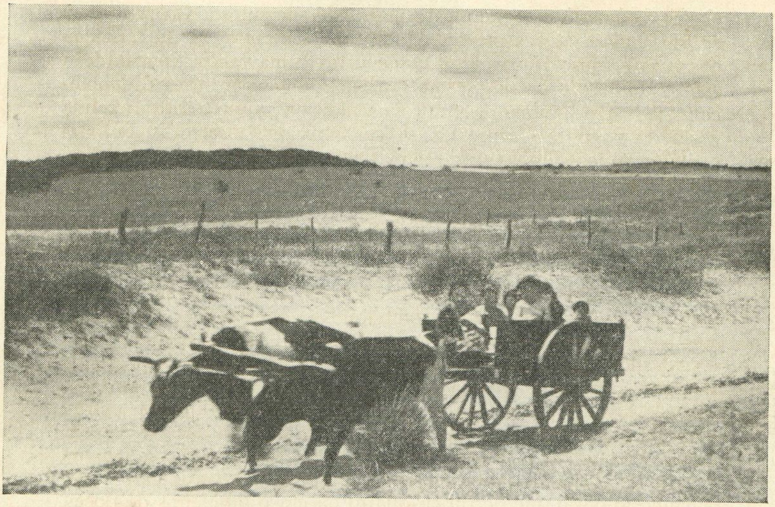
Detalhe bem curioso êste. O carro de bois, que concorreu desde o início do povoamento para o progresso da região, a transportar, cavando sulcos profundos nas terras do sertão e do agreste, os primeiros produtos da terra vindos do interior para o litoral, achava-se ali naquele ponto praieiro, para completar sua nobre missão: abrir em sentido diferente, no lento movimento de suas rodas pesadas e ronceiras, novos sulcos na areia litorânea, para marcar auspiciosa etapa — o remate da evolução política do Estado[2]".

Ao longo do século XIX, do Norte ao Sul do país, o carro de bois foi o veículo mais usado no transporte das famílias dos nossos agricultores e fazendeiros para as localidades mais ou menos próximas, onde se realizavam festas e cerimônias religiosas.

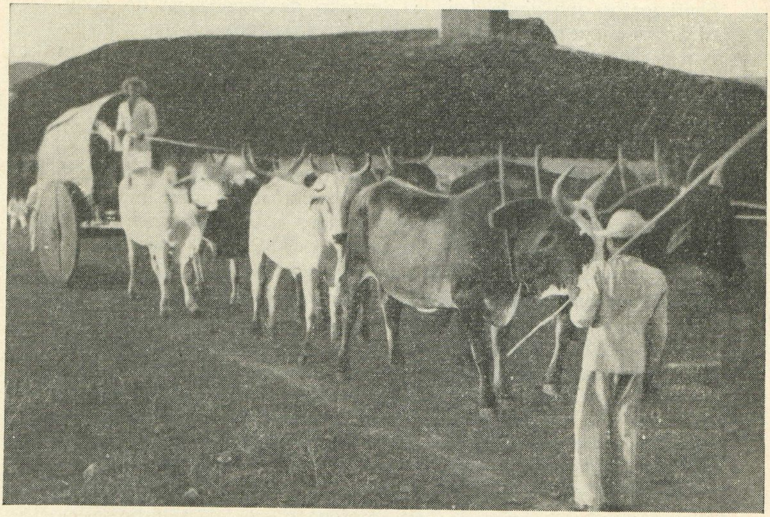
(2) Eginhardo (770-840), o primeiro dos historiadores franceses, conta-nos como viajavam os príncipes da família dos Merovíngios, escrevendo: "Se era necessário que algum dêles fôsse a qualquer parte, viajava em um carro tirado por bois que um boieiro tangia ao modo dos camponeses. Era assim que se dirigia à Assembléia Geral da Nação, a qual se reunia uma vez por ano para tratar dos negócios do reino".

São numerosos, neste particular, os depoimentos. Nas *Memórias de um Senhor de Engenho,* de Júlio Belo, número 11 da "Coleção Documentos Brasileiros", livro que constitui uma valiosa contribuição para o estudo da história social de Pernambuco, no dizer do aplaudido Gilberto Freyre, encontra-se, à pág. 100, interessante narrativa do fim do século XIX, em terras do Nordeste. Recordando Júlio Belo a figura extravagante do Coronel João Batista Accioly, senhor de engenho e proprietário no norte de Alagoas, "homem alto, barbudo, bem apessoado, ativíssimo, enérgico, que construiu com o seu trabalho honrado a maior parte da fortuna que legou aos seus filhos", escreve: "De uma vez êle conduzia-se com a família à festa de Nossa Senhora da Guia da Barra Grande, num carro de bois com tolda de esteiras de periperi, as senhoras debaixo da tolda e êle, fardado, cheio de galões, larga banda militar de grandes borlas, chapéu de dois bicos e espadagão dependurado à mesa do carro, quando numa descida de ladeira junto da igreja, onde se aglomerava uma grande multidão, o carreiro errou a manobra. O Coronel, mesmo fardado, com tôdas as insígnias, saltou da mesa, tomou a aguilhada, *entrou* o boi de coice, chamou o cambão da banda e vitoriosamente a consertou. Fêz depois a volta no pequeno pátio, apresentou com denôdo a vara de ferrão à junta do cabeçalho que *vastou* o carro com tamanho impulso que derrubou quatro ou cinco tabuleiros de doces, diversas barracas de pindoba de vender capilé e bugiarias na festa e quase botou abaixo a porta da sacristia da igreja de Nossa Senhora". Mário Sette, descrevendo à pág. 61 do *O Vigia da Casa Grande,* um casamento de trabalhadores de engenho, escreve: "Bem cedo os três carros do engenho, toucados de bambus, de pitangueiras, com toldos de cobertas vermelhas prêsas aos tesos dos fueiros, partiram demanda da povoação, levando os noivos e os convivas à presença do juiz e do pároco". E, mais recentemente, José Lins do Rêgo, no seu *Menino de Engenho,* à pág. 106, recorda: "De manhã, bem cedo, já estávamos prontos com o carro de bois na porta. Cobriam o carro com uma esteira de periperi e forravam as tábuas de sua mesa com um colchão. Era a nossa carruagem ronceira, mas segura. O carreiro Miguel Targino, grande e agigantado como um São Cristóvão, capaz de tirar sòzinho o seu carro de um valado, já estava de vara e macaca, esperando o povo para a viagem".

Escrevendo-nos a respeito da importância social do carro de bois no Nordeste, especialmente no Rio Grande do Norte, diz Manuel Rodrigues de Melo: "Pois não serviu até de carruagem no século passado, para a nobreza rural? Não ia às festas do Natal e Ano-Bom, enfeitado e bonito, carregando as famílias sertanejas, até começos dêste século? Não conduzia as bandas de música das cidades para os povoados do interior e vice-versa? Era no carro de bois que andava a nobreza rural e a burguesia das cidades. Era nêle que andavam as *sinhàzinhas* de antanho para encanto dos rapazes enxeridos; as matronas pesadas e gordas, faiscando ouro por todo o canto,



Carroça de bois transportando pessoas em Pernambuco.



Transporte de uma família em Simão Dias (Sergipe). Carro de trabalho adaptado.

cheias de braceletes, grampos e marrafas, encandeando o povo com os seus brilhantes; as meninas dengosas e cheias de cachos, parecidas com o louro Nazareno. Mas elas se tornavam diferentes dêle, sobretudo por uma coisa: andavam cheias de broches, de anéis com pedras de valor, de trancelins, de voltas e tetéias, muito do gôsto da nossa boa e prestigiosa gente rural. O carro de bois foi contemporâneo dessa grandeza material e ajudou-a mesmo a crescer, espalhando os seus tentáculos por tôda a vasta extensão do país. Nêle andavam pobres e ricos, desde o escravo ao senhor. Uma infinidade de coisas acompanha o seu ciclo: o gôsto pelas boiadas gordas e lustrosas, especialmente escolhidas para a tração; a preocupação pelas toldas ou coberturas de chita encarnada, ondeando em ramagens e florões; o cuidado pela marcha do carro, marcha bem do jeito e da vontade do senhor, da *sinhá*, das *sinhàzinhas*. Uns gostavam da marcha vagarosa, os bois andando lentamente, ao ritmo lerdo e meio espaçado do pio do carro; outros apreciavam a marcha mais ligeira; outros o carro em galope. Os carreiros conheciam comumente êsses gostos, satisfazendo-os e apurando-os cada vez mais. Os carreiros escravos, guardando no peito a dolência e a doçura da raça africana, sabiam, como ninguém, apurar e fazer viver essas qualidades da alma humana. Os mulatos livres, quando davam para êsses misteres, ninguém os excedia na criação e na valorização dêsses sentimentos tão caros à alma da sociedade rural. Sentimentos que ainda hoje, a despeito da decadência do domínio rural e em face das novas tendências de tudo nivelar e englobar na *massa*, ainda são comuns entre nós: e foram êles que fizeram em grande parte a felicidade, a alegria, o gôsto de viver dos nossos antepassados".

Não discrepam os testemunhos de outras regiões do Brasil. Num dos números do *Ostensor Brasileiro* do ano de 1845, à pág. 299 do vol. 1.º, encontra-se a gravura de um carro de bois transportando para a festa uma família fluminense e a referência de que, na cidade de Campos (Rio de Janeiro), todos os anos se celebrava com pompa a festa de Santo Amaro (13 de janeiro) e que as famílias vinham das fazendas para a cidade em carros de bois.

Do extremo sul, falando dos velhos hábitos da campanha rio-grandense, Pedro Luís Osório diz que "as famílias viajavam em carrêtas de bois com toldas, fechadas, com porta atrás e janelas laterais", o que é confirmado pelo Dr. Severino de Sá Brito em seu precioso livro *Trabalhos e Costumes dos Gaúchos* (1928), quando informa: "As famílias daquele tempo viajavam em carretilhas de bois, que representavam um pequeno aposento fechado, com porta atrás e janelas laterais".

Ainda hoje, apesar do crescente uso do automóvel e da melhoria das estradas, é o carro de bois empregado em tais transportes no

interior do Brasil, testemunhando-o todos os que nasceram nos nossos sertões ou os percorreram. Recordamo-nos perfeitamente do carro que transportava para a missa dos domingos ou dias santificados, para assistirem às Santas Missões, que de vez em quando atraíam para as vilas vizinhas milhares de crentes de todos os quadrantes, ou para as visitas de fazenda a fazenda, minha mãe, irmãs e empregadas. Mais eloqüentemente o testificam as respostas ao nosso "Inquérito" realizado em todo o país.

O Dr. Manuel Nunes Pereira, do Serviço de Caça e Pesca, informando-nos a respeito do Pará, diz que o carro ou carroça de bois é usado, às vêzes, em certas regiões, como na ilha de Marajó, para o transporte de famílias numerosas em demanda das povoações e cidades ou mesmo em visitas e passeios. Ainda em 1933-1935, no curso de uma visita pastoral de D. Antônio de Almeida Lustosa, Arcebispo do Pará, em várias localidades de sua diocese, andou S. Ex. Revma. em carroças puxadas por bovinos. É o que nos informa um interessante volume publicado pela *A Palavra* de Belém do Pará, sob o título "À Margem da Visita Pastoral".

João Bastos, do Piauí, informa que, embora pouco usado hoje em dia, não raro se encontram carros de bois conduzindo pessoas e famílias, de umas para outras propriedades agrícolas e destas para as vilas e cidades.

São unânimes as informações do Ceará: de uso muito freqüente de há alguns anos, hoje se vai restringindo a certas zonas, como sejam a do Cariri, a da ribeira do Jaguaribe, etc., sobretudo na época das chuvas, quando as próprias rodovias se tornam intransitáveis a outros veículos. Irineu Pinheiro, estudioso dedicado da vida cearense, informa textualmente: "Há uns trinta anos transactos, um rico proprietário cratense, o Cel. Raimundo Ferreira Lôbo, viajava do seu sítio, na Cruz, até a cidade em um carro de bois, sob uma tolda branca de algodãozinho. Vi-o mais de uma vez no Crato, dentro do seu carro, aos olhares curiosos do povo, o carreiro a bater, de quando em quando, com a vara de ferrão nas ancas ou nas costelas dos animais, êstes a firmarem-se fortemente nas patas e a esticarem os pescoços ao estímulo do aguilhão".

Do Rio Grande do Norte a Alagoas, poderíamos dizer, em todo o Nordeste, do litoral aos sertões, ainda agora é empregado o carro de bois no transporte de pessoas ou de famílias. De referência a Pernambuco, escreve Getúlio César: "Hoje em dia tal transporte vai rareando. Antes do automóvel era comum irem as famílias à missa e mais excursões em carros de bois; presentemente na zona do litoral, em pleno inverno, recorrem a êsse meio de condução, sendo mais freqüentemente usado pelas classes pobres".

Em Sergipe e na Bahia ainda se encontram pelas estradas do interior carros de bois com pessoas e famílias em mudanças, festas, visitas e no caso de enfermidades, quando se não dispõe de outro

veículo mais cômodo. De Sergipe temos a seguinte informação do Cel. Gonçalo Rollemberg do Prado, Prefeito de Maruim, em carta de 20 de julho de 1942: "Nos lugares mais afastados da capital, os pequenos proprietários ainda usam o carro de bois para transporte de suas famílias para missas, festas e casamentos; para êsse fim levantam um tôldo com arcos de cipó sustidos nos fueiros, cobrindo-o com esteiras de periperi e na mesa áspera e dura estendem um colchão para torná-la macia".

As informações do Espírito Santo e do Rio de Janeiro noticiam a sua permanência neste mister[3].

Alberto Lamego Filho informa: "Quando os carros são usados em viagens de família são forrados com esteiras ou colchões e toldados de pano ou couro, dizendo-se neste caso *encourados*. Ao longo dos areais da restinga costeira campista e sanjuanense, as viagens são comuns, quando as famílias vão veranear à beira-mar. Para a barra do Açu é o único meio de transporte além do cavalo. De primeiro, certas fazendas tinham carroções com tôldo de madeira e eixo fixo de ferro, apropriados para os transportes de pessoas". E de Itaperuna, próspero município cafeeiro, comunicaram-nos que o carro de bois é sempre utilizado nas estradas onde não passa o auto ou a *charrete* e no tempo das chuvas por causa dos lamaçais.

Em São Paulo ainda se usa, embora excepcionalmente, quando não há rodovias ou quando os caminhos não permitem o trânsito de outros veículos.

Desempenhando grande papel na colonização do norte do Paraná, pois é sabido que muitas famílias mineiras e paulistas para ali se transferiram viajando em carros puxados por bovinos, hoje se restringe a algumas zonas rurais.

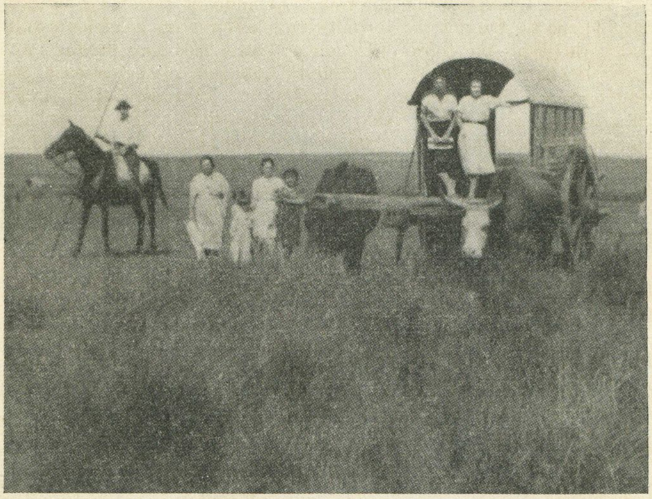
Mais freqüentes são tais transportes em alguns municípios de Santa Catarina: não é raro, sobretudo no litoral, encontrar-se carros de bois conduzindo famílias de lavradores e colonos, em passeios, festas e mudanças.

Do Rio Grande do Sul disse-nos Luís Carlos de Morais: "Se já passou, por dizê-lo, a época das carretilhas, ainda hoje, a despeito dos progressos realizados, a carrêta não deixa de ser empregada em certas partes do Estado, principalmente em mudanças, quando se vêem três e quatro carrêtas, conduzindo móveis, objetos e pessoas, ou nas longas viagens dos carreteiros profissionais através da campanha ou da região missioneira".

(3) O Cel. José Olímpio de Abreu, fazendeiro em João Pessoa do Espírito Santo, referiu-nos o seguinte fato curioso: "Por volta de 1898 ou 1900 era professor público em São Pedro de Itabapoana o campista Manuel Franco, homem inteligente e culto. Montou um jornal com o nome de "Evolução". E logo após os primeiros números rompeu em franca hostilidade com o juiz de direito e promotor público. Certa madrugada, entrou na cidade um carro de bois, coberto por um grande tôldo, parando em frente da residência do professor Franco. Pensaram os moradores da cidade que se tratava de um carro carregado de mercadorias e que se destinava à estação ferroviária de Itabapoana. Foi surprêsa geral quando de dentro do carro saltaram diversos capangas para empastelarem o jornalzinho, culminando a proeza com a deportação do Professor."

Não é diferente nos Estados centrais: de Minas Gerais e Goiás foram vários os informes que recebemos atestando êste uso do carro: famílias para as festas e visitas, doentes para as cidades em busca de socorros, trabalhadores para as lavouras, etc., etc.[4].

O Dr. Gastão de Oliveira, fazendeiro no município de Corumbá, em Mato Grosso, informa que, no período em que as enchentes impedem o trânsito de autos, o carro de bois é utilizado por tôda a gente para os seus transportes: famílias, enfermos, gente em mudança, todos se servem do único veículo capaz de varar os agua-



Carretinha gaúcha nos campos de Alegrete (Rio Grande do Sul).

çais. E o Dr. Gabriel Vandoni de Barros, da mesma região, pondera que, apesar de ser a viagem mais incômoda que se possa imaginar, na época das enchentes a carrêta é freqüentemente utilizada e, no Pantanal, nenhum outro veículo pode substituí-la: textualmente — "na região alagada do Pantanal, onde as aguadas, numa extensão às vêzes de léguas, são rasas para as lanchas comuns e fundas para os autos, a solução é o carro de bois, em todos os transportes".

O uso do carro de bois como veículo de transporte de pessoas não é exclusivo do Brasil. Em nosso documentário fotográfico temos

(4) O Cel. Olímpio Gonzaga, coletor federal em Paracatu (Minas Gerais), deu-nos a seguinte curiosa notícia: "é comum no sertão a família do carreiro ou fazendeiro viajar dentro do carro, em cima da carga de feijão, arroz, farinha ensacada, etc., etc."



Carretinha empregada no transporte de pessoas nas estâncias gaúchas.



Idem: em frente da carretinha vê-se o carreteiro em trajes típicos.



Família de fazendeiro em caminho da Igreja (1838).
(Desenho de Rugendas).

várias gravuras que o mostram empregado em tal mister em vários países, como sejam a Itália, a Sardenha, a Tcheco-Eslováquia, a Romênia, a Rússia e em várias partes da Ásia, principalmente na Índia[5].

*
* *

No Brasil, consoante as fontes históricas e os depoimentos presentes, podemos dizer que os carros de bois empregados no transporte de pessoas podem ser classificados em duas categorias: a dos carros construídos especialmente para êsse fim e a dos mesmos carros de trabalho, isto é, a dos tipos próprios e a dos adaptados.

Nos séculos passados, a julgar pelas gravuras e narrativas, parece que predominavam os de tipo próprio, hoje quase desaparecidos; passou-se depois a utilizar mais comumente o mesmo carro das fainas agrícolas, ao qual se acrescenta certo equipamento, destinado sobretudo a torná-lo menos incômodo e mais conveniente.

Sem remontar ao século XVII, do qual possuímos as gravuras que ilustram as Crônicas de GASPAR BARLÉU, MONTANUS e outros e

(5) No trabalho de ALFRED GRANDIDIER — *Voyage dans les provinces méridionales de l'Inde, Tour de Monde* — 1869 — Vol. I, pág. 33, há uma sugestiva gravura de senhoras que viajam num carro tirado por dois zebus.

os Mapas holandeses de Pernambuco e Capitanias vizinhas, restringindo-nos ao século XIX, citaremos as que ornam algumas das obras dos estrangeiros que nos visitaram, deixando da nossa vida de então abundantes e interessantes testemunhos.

Na *Viagem Pitoresca através do Brasil* de JOÃO MAURÍCIO RUGENDAS[6], cuja publicação remonta a 1835, em francês e alemão, encontra-se uma bela gravura sob o título "Família de Fazendeiros", representando um carro de bois de tipo especial para a condução de famílias: na gravura o carro é puxado por uma junta de bois; tem rodas maciças e sôbre os fueiros da mesa se estende uma espécie de dossel para proteção dos passageiros; no seu estrado estão sentadas quatro senhoras que são acompanhadas por um cavaleiro.



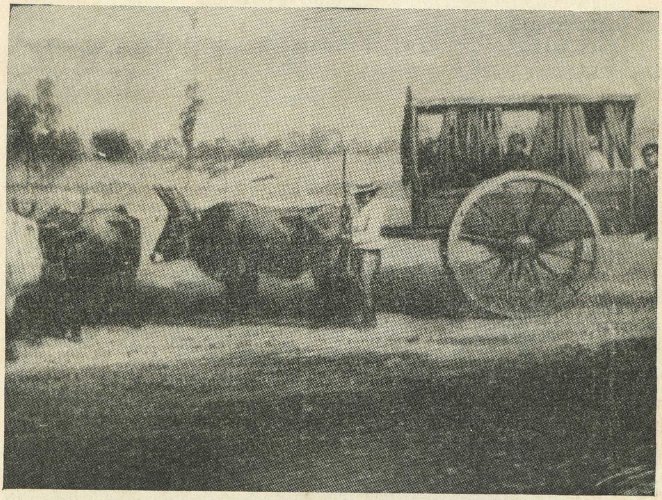
Idem, Idem.
(Gravura do livro *Brésil* de FERDINAND DENIS, 1837 — Págs. 354-355).

No livro *Brésil* de M. FERDINAND DENIS, aparecido em 1837[7], entre outras gravuras que relembram os transportes do Brasil por êsse tempo, vê-se a de um carro de bois do mesmo tipo do anterior, apropriado para a condução de pessoas. No título que a identifica está escrito: "Famille de planteurs allant à l'Église"; o veículo é puxado por uma só junta; tem rodas maciças e dossel; sob êste, estão cinco senhoras, que são acompanhadas por dois cavaleiros.

(6) "Biblioteca Histórica Brasileira". Direção de Rubens Borba de Morais. Trad. de Sérgio Milliet. 2.ª edição ilustrada, com 110 gravuras. Livraria Martins — São Paulo.
(7) M. FERDINAND DENIS — *Brésil* — Tipographie de Firmin Didot Frères, Éditeurs, Paris, 1837.

No *Brasil Pitoresco* de CHARLES RIBEYROLLES[8], ilustrado de soberbas gravuras de vistas, panoramas, paisagens, etc., da autoria de seu amigo VÍTOR FROND, encontra-se a de um carro de bois típico, para o transporte de famílias. Seus característicos são: rodas radiadas, levantando-se sôbre o estrado uma armação de madeira coberta por uma tolda do mesmo material; dos lados correm cortinas; à traseira está uma pequena escada por onde sobem as pessoas que vão viajar. O carro é puxado por três juntas, à frente das quais está o guia e atrás o carreiro, empunhando a vara de ferrão.

Não muito diferentes dêste tipo são as carretilhas do Rio Grande do Sul, das quais já nos ocupamos no capítulo II da Segunda Parte dêste livro: de carretilhas gaúchas possuímos seis fotografias de



Gravura de Vítor Frond (1857).
(Publicada no livro de CHARLES RIBEYROLLES *Brasil Pitoresco*, 1861).

modelos ainda em uso em 1940. José Lutzenberger, num dos seus belos desenhos que figuraram no Primeiro Salão de Belas Artes do Rio Grande do Sul em 1939 e que correm mundo em postais, representou uma carretilha, dentro da qual se vê uma senhora com uma criança.

(8) "Biblioteca Histórica Brasileira". Direção de RUBENS BORBA DE MORAIS. Tradução de Gastão Penalva. 2.º vol. Livraria Martins — São Paulo. Neste mesmo volume há gravuras que apresentam carros para o transporte de canas-de-açúcar, inclusive uma da Fazenda de Quissamã, perto de Campos.

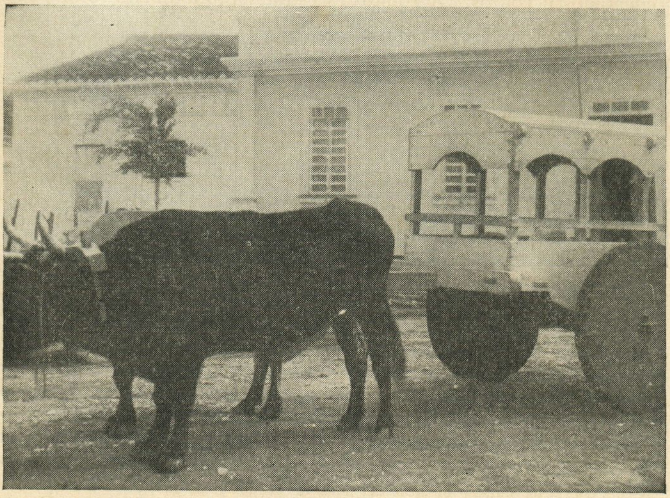
Do município de Livramento, no Estado da Bahia, por gentileza do Sr. Laurentino Tanajura Meira, temos a fotografia de um carro de bois especialmente destinado à condução de passageiros e ainda usado em 1940, também semelhante às carretilhas do sul, tendo, porém, rodas maciças. Sôbre a mesa se dispõe uma armação de madeira, encimada por uma tolda abaulada feita de tábuas; ao comprimento, no seu interior, há bancos para assento dos viajantes.

O Dr. Américo Pacheco Pereira, fazendeiro em Santo Amaro (Bahia), informou-nos que, além do carro de trabalho que, às vêzes, se adapta ao transporte de pessoas, alguns proprietários usam um carro próprio, forrado de tábuas, com porta e pequenas janelas, a que o povo chama — *gôndola*. Certo, tais modelos de carros são usados, embora raramente, em outras zonas do país.

Mais comum, entretanto, em todo o país, é a utilização do carro de trabalho na condução de pessoas.

Para tanto, como acima dissemos, diminuindo-lhe a rudeza da estrutura, põem-se-lhe acessórios, a saber:

a) uma tolda ou cobertura;
b) resguardos ou anteparos laterais;
c) fôrro no estrado da mesa;
d) assentos diversos.



"Gôndola", tipo de carro próprio para o transporte de pessoas
(Livramento — Bahia)

A tolda e os anteparos laterais servem para evitar o sol ou a chuva; o fôrro para amaciar o leito da mesa; os assentos — bancos, tamboretes, cadeiras, colchões, — para maior comodidade dos viajantes.

Salvo minúcias locais êstes acessórios são mais ou menos semelhantes em todo o país.

A tolda, de regra em forma de abóbada, é armada sôbre arcos feitos com varas flexíveis ou cipós[9], que se amarram nas extremidades superiores dos fueiros, estendendo-se sôbre êles ora esteiras de periperi, de taquara, de carnaúba, de tabua ou outros tecidos vegetais[10], ora fôlhas de palmeiras, ora couros crus de boi[11], preferidos êstes no tempo das chuvas, ora lonas, encerados, panos grossos. No Nordeste, sobretudo em Pernambuco, era costume dos senhores das "Casas Grandes" recobrirem a tolda com colchas ou cobertas de côres várias e vistosas. As toldas brancas de algodãozinho da Bahia eram de uso em algumas regiões nordestinas. Irineu Pinheiro, em seus estudos sôbre a zona caririense, relembra a tolda do carro que conduzia o Cel. Raimundo Ferreira Lôbo; Manuel Rodrigues de Melo, da Várzea do Açu, a que João Rodrigues Ferreira de Melo mandara fazer para esticar sôbre os arcos de mofumbo do carro que transportava a família para as festas e visitas.

Os resguardos laterais, também presos aos fueiros, são em geral esteiras de periperi ou outro vegetal, não raro, panos, lonas, encerados e couros. À frente do estrado pròpriamente dito põe-se quase sempre uma coberta ou colcha desdobrada para evitar o sol ou a chuva e a penetração do pó levantado pela andadura dos animais.

Para abrandar a aspereza do leito da mesa, onde, não raro, vão sentadas as pessoas que viajam, principalmente as mulheres, forram-no de esteira ou então de colchões, por sua vez recobertos por um lençol ou colcha. Outras vêzes se colocam em cima do estrado assentos presos aos fueiros, como sejam bancos, tamboretes, caixotes, cadeiras comuns ou de vime, etc., etc. Certa feita, testemunhamos curiosa adaptação neste particular. Desejando que minha família passasse alguns dias de férias na fazenda Rio Azul, de propriedade de meu cunhado Cel. Témistocles Alves Leal Amor, sita no município de Barracão (hoje Rio Real), na Bahia, surgiu a dificuldade do transporte de minha senhora que não sabia montar a cavalo. A fazenda distava cêrca de quatro léguas dos trilhos da ferrovia. A solução seria o carro de bois. Adaptou-se-lhe então ao centro da mesa uma confortável cadeira de vime, na qual foi feita a viagem sem maior incômodo.

Há que ressaltar certas particularidades dos carros de bois quando destinados ao transporte de pessoas.

(9) No Nordeste os arcos são feitos de mofumbo; no Rio de Janeiro de bambu.

(10) Em Goiás, além do couro de boi, usam para a tolda um tecido de palma de buriti, indaiá, acuri, etc.

(11) Em Campos (Rio de Janeiro), quando os carros são toldados de couro, dizem-se *encourados* (ALBERTO LAMEGO FILHO).

Antes do mais o carreiro deve ser um profissional de grande habilidade nas manobras e de tôda a confiança dos patrões. José Lins do Rêgo perpetuou em páginas magníficas a figura do mestre-carreiro Miguel Targino e nos recordamos do carreiro Ricardo do engenho da Murta, sempre escalado para a condução de minha mãe e irmãs. Em informações que nos enviou o Dr. Marcos Teixeira, Prefeito de Anápolis, em Sergipe, lemos o seguinte: "Havia carreiros especiais, com juntas apropriadas, só para levarem a Sinhá-Dona à cidade ou à missa. Aquêles homens gozavam de privilégio na fazenda, pois eram pessoas de inteira confiança e levavam o carro com juntas de bois de uma só côr e bem adestradas, com cuidado e verdadeiro entusiasmo pelo papel desempenhado. Conheci aqui um, chamado "Caboclo", que tinha autorização para vender ou trocar o boi da junta que julgasse impróprio para o serviço, e o dono nada dizia. Certa vez foi encontrado com o ferrão no pescoço do boi (chamado Môço-belo), que se achava com a cabeça levantada, gemendo. Perguntaram-lhe porque era assim desumano, ao que retrucou, fleumático — "Vamecê não apanhou para aprendê? Assim o "Môço-belo" agora está na escola".

Confirma-o o Cel. Gonçalo Rollenberg, de Maruim (Sergipe), quando nos escreveu: "O carreiro-mor, homem de absoluta confiança da família, envergando uma fatiota domingueira, dirige, vaidoso, o veículo, cônscio da responsabilidade que lhe pesa sôbre os ombros".

Registremos outros costumes locais.

José Lins do Rêgo, à pág. 109 do *Menino de Engenho,* informa que, em Pernambuco, "carro levando gente não cantava: rodava mudo pelos caminhos". Assim, porém, não é em outros Estados: em Sergipe e na Bahia o carro canta ou não de acôrdo com o gôsto dos que viajam. E, em certas zonas de São Paulo, superstições populares exigem até o canto dos carros mesmo transportando pessoas. Disso temos o testemunho de D. Virgínia Lefèvre, no interior de São Paulo, onde acreditam os caipiras que é mau agouro quando o carro *larga* de cantar; certo dia um caipira recomendou não viajasse em carro mudo. E a Sra. Waldemar Lefèvre, apesar de sua clara inteligência, em carta à minha filha Berenice de Souza disse que, "por via das dúvidas, não andou em carro que não chiasse".

Em complemento a êste capítulo recordaremos linhas adiante a participação do carro de bois em festas e solenidades.

*

* *

Como veículo adaptado ao transporte de pessoas, passageiros ou famílias, vale fixar certos aspectos desta sua relevante função social. A sua presença e a sua utilidade em festas tradicionais, públicas ou gerais e particulares ou domésticas, religiosas ou profa-

nas, são fatos comprovados pelas crônicas do nosso passado e pela observação dos costumes em voga nas várias regiões do Brasil. Entre as primeiras há que relembrar a sua participação como elemento completivo, nas festividades históricas que consagram velhos costumes, perpetuam antigas tradições e despertam o amor da Pátria; nas religiosas, tão importantes e variadas em seus ofícios e em suas práticas culturais; nas agrícolas ou rurais que celebram as lidas do campo e constituem verdadeiras comemorações do trabalho. Muito mais freqüentes, porém, são nas festas domésticas do interior, expressões da vida social e do ambiente familiar das regiões sertanejas, como sejam os casamentos, os aniversários, os batizados e outros sucessos da existência dos indivíduos do mesmo grupo. Documentemo-lo na ordem acima estabelecida.

a)

Nas celebrações do Ano-Novo, festa das mais generalizadas do mundo, no Brasil e fora dêle, representa o carro de bois papel importante, conduzindo para determinados sítios as famílias amigas que, em comum, vão comemorar o início de um novo giro do planêta. Em algumas regiões do país, constituem elementos indispensáveis a certos usos e costumes de nossos fazendeiros. Assim, por exemplo, segundo informes do ilustre tabelião de Araruama, Álvaro do Amorim Machado, nessa região, até mais ou menos 1890, costumavam os fazendeiros festejar o advento do novo ano do seguinte modo: partiam todos na madrugada do dia 1.º de janeiro em carros de bois enfeitados de flôres e folhagens em demanda de pontos de encontro e aí chegados se desejavam felicidades, fazendo espoucar foguetes ao nascer do sol, depois do que passavam o dia em festas, a que não faltavam os menos favorecidos da fortuna.

Vemo-lo ainda tomando parte nos folguedos do Carnaval que é também uma festa de caráter universal. Nas vilas e cidades do interior, até mesmo em capitais, não raro se enche de folgazões, em passeatas ou se transfigura em carro simbólico, aparecendo, enfeitado e iluminado, nos desfiles e passeios. Além das informações que recebemos desta sua participação em tais alegorias, possuímos gravuras de festejos carnavalescos onde surge o carro de bois. Numa delas que relembra o Carnaval de Niterói, capital do Estado do Rio de Janeiro, o carro de bois está transformado num veículo simbólico do quadro — "Casamento na roça".

O ilustre fazendeiro Elói Vieira Lannes, de Porciúncula, no Estado do Rio de Janeiro, escreveu-nos: "Antes dos veículos motorizados, o carro de bois aqui tomava parte nos festejos carnavalescos, recebendo às vêzes as alegorias suntuosas dos clubes: quase sempre o carro triunfal era puxado por garbosas parelhas de bois, escoltando-o guapos cavaleiros, ovacionados pela multidão. Belos e saudosos tempos!"

O Prefeito Luís de Castro Pinto, de Lorena, São Paulo, enviou-nos a seguinte comunicação: "Ao tempo da proibição dos eixos móveis nos veículos rurais houve, em Lorena, varias polêmicas e críticas, sendo algumas jocosas, como aconteceu no Carnaval de 1919; os foliões cantavam então pelas ruas da cidade os seguintes versos:

O Prefeito de Lorena
Inté deu pra se zangá
Disse que não qué vê mais
(Côro) O carro de boi cantá.

Por isso memo
Eu não quero carreá,
O Prefeito de Lorena
Deu até pra se imprica.

A boiada de Nhô Juca
Inté deu de se minguá
Só promode não vê mais
(Côro) O carro de boi cantá.

Em festas patrióticas, que alimentam e estimulam o amor da Pátria, aparece o velho pioneiro. Disso nos deu circunstanciada notícia Luís Amaral, contando-nos como se fêz a comemoração do primeiro centenário da nossa Independência na cidade de Virginópolis, no alto rio Doce, em Minas Gerais. "No dia sete de setembro de 1922 realizou-se nesta cidade, antiga Nossa Senhora do Patrocínio de Guanhães, uma parada cívica em que tomaram parte cento e cinqüenta carros de bois, sem falar nas dezenas de carrinhos de carneiros e cabritos dos rapazes da redondeza. Foi esta a mais espetacular celebração dos primeiros cem anos da nossa vida soberana que se fêz em todo o nordeste mineiro[12]".

b)

Por muitos e muitos anos a condução de fiéis, isolados ou em grupos, centenas de corações penitentes ou crentes, em demanda de santuários célebres, de capelas milagrosas, na devoção às imagens tutelares das cidades, vilas e aldeias, mais ou menos próximas, se fazia, no Brasil, em carros de bois. À falta de outros meios de transporte, as romarias e peregrinações, as simples visitas às igrejas para a assistência dos sacrifícios religiosos e tributos da fé, para a ouvida dos pregadores nas Santas Missões, eram feitas nesses veículos. De quantas informações recebemos do Norte ao Sul do país, assinala-

(12) O mesmo ilustre informante contou-nos o transporte em carros de bois dos vencidos de uma revolta que houve na mesma cidade em 1895, desterrados para os municípios vizinhos.

remos as seguintes: em São Paulo ficaram célebres os desfiles de carros de bois em direção à famosa Capela de N. S. da Aparecida, o que remonta ao meado do século XVIII[13]. Houve tempo, dizem as crônicas, em que os carros, de tantos, se enfileiravam ao lado da Igreja da "mãe soberana e padroeira do Brasil", servindo muitos de estalagem dos romeiros que acorriam aos sagrados lugares de todos os rumos. Noticiam-nos de Caçapava que verdadeiras *teorias* de carros de bois, com as famílias de mais projeção do Município, se dirigiam para Aparecida e também para a visita da Nossa Senhora da Penha, na capital do Estado.

Melo Morais Filho[14], gravando as práticas mais peculiares da festa da Nossa Senhora da Penha do Rio de Janeiro, fala das longas romarias que se dirigiam ao famoso templo, e escreve os seguintes períodos: "De vez em quando, um molecote ou um prêto velho, guiando um carro de bois, crescia na estrada, vindo trazer às barracas vinhos e comestíveis, magníficas frutas, ocupando o lugar de honra as saborosas melancias, abundantíssimas na localidade...

Nas estradas, na rêde dos caminhos, carros de bois rangiam, conduzindo famílias; lustrosas cavalgatas trotavam largo; caminheiros sem conta marchavam fatigados, suarentos, empoeirados... Os carros tirados por juntas de bois avançavam nas estradas trazendo festivos matutos... Isso no tempo em que o *nativismo* era uma virtude e êste país o Brasil".

Em carta de 15 de dezembro de 1942, o Dr. Samuel Hardman, lavrador em Pernambuco, escreveu-nos: "Quando se impunha, pela inexistência de mais rápidos e cômodos meios de transporte, o carro de bois conduzia para as missas, festas e visitas, as famílias do interior por mais brasonadas que fôssem. Do preparo de tais excursões, incumbia-se geralmente o "mestre do curral", ou um dos mais competentes carreiros que escolhia duas a três das melhores juntas, de animais gordos, de côr, tamanho e predicados semelhantes, prendia-lhes nos chifres, como também na argola da vara de ferrão, fitas encarnadas, verdes e azuis. Êle, por sua vez, se paramentava, metendo-se em roupas engomadas, botinas ou alpercatas, chapéu *de massa*, com a frente desabada".

Manuel Rodrigues de Melo, cronista da "Várzea do Açu", no seu livro a respeito (*Paisagens, Tipos e Costumes*), no capítulo em que relembra a festa campestre de São José das Oficinas, à beira do Açu, no Rio Grande do Norte, informa: "Alvorecia a manhã de 19 de março. A povoação de Oficinas despertava sob forte e estridente salva de roqueira. Casas desalinhadas e confusas apresentavam, porém, aspecto festivo. Começavam a chegar os primeiros carros de bois trazendo as famílias ricaças da terra". E falando do carro da família de um seu Filipinho, diz: "o carro saiu chiando aqui, piando acolá, até se encobrir na curva do beco". "As

(13) A respeito desta Capela vêde A. Emílio Zaluar — *Peregrinações pela Província de São Paulo.*
(14) *Festas e Tradições Populares do Brasil* — Págs. 141-153.

famílias voltavam em cima dos carros de bois, cochilando com a quentura do sol..."

Xavier Marques, um dos maiores vultos da Bahia literária, em seu livro *As voltas da estrada* descreve as festas religiosas que se realizavam em Santo Amaro, a mais abastada das cidades do Recôncavo da baía de Todos os Santos, e diz: "A multissecular igreja de Nossa Senhora do Amparo abriu-se nesse ano memorável, para a mais suntuosa das suas festas. Os senhores de engenho exultavam. Nesse ano nenhum dos ricos senhores se deixou ficar nas residências de campo. Foi um desfilar como há muito não se via, estrepitante e pitoresco. Juízes e mordomos da festa, vinham êles com estirados séqüitos, a cavalo e em carros puxados por juntas de dez bois, formada cada junta a capricho, de animais de pêlo igual: ou todos pretos, ou alvação, laranjos, malhados, bragados, caraças[15]. Nesses carros, com coberturas e assentos para as famílias, vinham as matronas e môças acomodadas em chumaços acolchoados e almofadas de veludo com que se amorteciam os choques e solavancos inevitáveis da grosseira viatura. Os convidados, os barões e seus filhos, seguidos por esbeltos lacaios negros, tomavam a frente em bem ajaezadas bêstas, abrigados sob guarda-sóis claros e amplos como barracas. Mucamas e roliças negras do serviço doméstico arrumavam-se em outros carros de bagagem".

Na Revista *Brasil Açucareiro,* número de setembro de 1943, Sodré Viana relembra a festa de São José no engenho dos Britos, realizada a 19 de março de cada ano. Os romeiros da cidade do Salvador embarcavam para o Acupe, no município de Santo Amaro, e do Acupe para o Engenho iam a pé, a cavalo, em carros de bois. Chegados, aboletavam-se todos do melhor modo no *sobrado,* no engenho, reinando viva alegria por alguns dias. E cita uma quadrinha que era repisada pelo velho Herculano em meio do arrojado samba em que tôda a gente esquecia as suas mágoas:

"Eia, meu cumpadinho
bonito vou lhe dizê
carro não canta sem azeite
eu não canto sem bebê".

Multiplicam-se os informes neste sentido, muitos dos quais atestam a permanência até hoje dêsses hábitos seculares. Dos municípios de Monte-Mor e São Miguel Arcanjo, de São Paulo, recebemos as seguintes comunicações. Do primeiro: "Na grande festa do Divino Espírito Santo, cuja tradição é de todos conhecida, as famílias vinham para a cidade em carros tìpicamente enfeitados que eram entusiàsticamente recebidos na entrada da povoação, com foguetes e bandas de música, trazendo cada carreiro, num dos braços, uma rôsca simbólica, emblema do próprio veículo". Do segundo: "Nas vésperas das festividades do padroeiro da localidade e do Divino

(15) Boi com malha branca no focinho.

Espírito Santo realizavam-se as famosas *entradas de carros*. Êstes, carregados de lenha destinada às caieiras ou fogueiras que deveriam iluminar quase tôda a área do povoado, percorriam as ruas, embandeirados, precedidos por um no qual tocavam os músicos; os carreiros costumavam enfeitar os chifres dos bois com ramagens e flôres". E o Sr. Roque Verani, de São Roque, no mesmo Estado, diz: "O carro de bois emprestava um notável brilho às tradicionais festas religiosas do município, muito principalmente à do padroeiro da cidade, realizada em 16 de agôsto". "Na véspera, entram pelas ruas da cidade carros de bois enfeitados de bandeirolas carregando lenha para as fogueiras. É uma tradição conservada religiosamente pelo povo, substituindo-se apenas hoje em dia o carro de eixo móvel e cantiga estridente pelo de eixo fixo, menos barulhento[16]".

Ainda de São Paulo, e mais interessante e circunstanciada, é a descrição da festa de São João que se realizava, de há sessenta anos, nos arredores de São José do Rio Prêto, hoje a progressista cidade de Rio Prêto. A evocação é da lavra do Sr. Salvador Antônio Blota, Agente Municipal de Estatística: "A 120 quilômetros mais ou menos do povoado de São José do Rio Prêto se haviam estabelecido próximo ao córrego Virador duas famílias mineiras que vieram aventurar a sorte na zona rica do Avanhandava: eram pioneiros da região — Belarmino Ribeiro, mais conhecido por Nhô Belarmino e José Cassiano, ao todo um grupo de 15 pessoas, entre maiores e menores.

Viviam isolados naquele sertão imenso, em meio da mata virgem. Para chegar à *estrada mestra* faziam longas travessias em picadas que iam abrindo na floresta densa. Famílias religiosas ergueram uma capelinha tôda de madeira, que teve como orago São João. Na inauguração do novo campanário sertanejo houve uma grande festa que, daí por diante, se repetia todos os anos. Começaram acorrer os habitantes das redondezas atraídos pela fama que se espalhava do santuário e pela bondade de Nhô Belarmino que caprichava na execução das festividades. Não faltava o sacerdote Padre Francisco Bento que tinha o apelido de "Capelão das Selvas" e fôra também um dos primeiros moradores da região. Três dias antes do dia do glorioso São João, já os romeiros começavam a chegar à casa de Nhô Belarmino, uns a pé, outros a cavalo, a maioria vinda de muito longe, em carros de bois, de regra enfeitados com flôres silvestres. De muito longe já se ouviam o chiar dos carros e os gritos dos carreiros estimulando as boiadas — "vamo "Bironha", anda "Malhado", costa "Beija-Flor", vamo, não vê qui tamo perto ?" A recepção dos peregrinos era a mais cordial e alegre possível: palmas, risos, gritos de alegria. Para receber tanto povo Nhô Belarmino e José Cassiano armavam um coberto ou latada de pau-a-pique, coberto de fôlhas de palmeiras e, pelo chão, colocavam esteiras de taboca, para que todos pudessem descansar. Um mês antes Nhô Belarmino e sua

(16) Informação de Jacareí (São Paulo) relembra a festa do Divino Espírito Santo, realizada em 1942, que foi feita no estilo colonial, tendo desfilado pela cidade numerosos carros cantadores. O Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda mandou filmar a tradicional festa.

mulher Nhá Maria iam em carro de bois a Jabuticabal, que era então o comércio mais próximo, buscar açúcar, aguardente, farinha de trigo, etc., etc., não esquecendo os foguetes e artigos de diversão. As festas corriam à maravilha — orações, batizados, penitências, comidas, doces, danças, alegrias em suma. Ao sítio de Nhô Belarmino chegavam às vêzes mais de dez carros com os seus carreiros de vara de ferrão na mão, camisa e calças de algodão, sapatão nos pés, lenço vermelho ao pescoço. Na tarde do dia de São João já estava erguida a tradicional fogueira e a Capelinha, tôda enfeitada de bandeirinhas de papel de sêda, regurgitava de festeiras. Às 7 horas da noite havia o Têrço presidido pelo Capelão Chico Bento, depois do que se conduzia, em procissão, a imagem de São João até o córrego, a 500 metros de distância, onde a lavavam, voltando em seguida para a Capela. A êsse tempo já ardiam as chamas da fogueira, em tôrno da qual passeavam os pares; reduzida esta a braseiro, de acôrdo com as tradições, uns a pulavam, outros passavam rápidos sôbre as brasas. Seguiam-se refeições, libações, danças, da quadrilha ao cateretê, jogos, brincos de tôda a sorte: e assim festejavam e passavam a noite do padroeiro os heróicos desbravadores de um sertão bravio. Na tarde de 24 os carreiros atrelavam os bois das suas juntas para a viagem de volta. Após as repetidas despedidas, partem os carros chiando melancólica e saudosamente, sob o patrocínio do milagroso São João, em direção aos lares distantes de cada qual para as árduas labutas do granjeio da terra".

Melo Morais Filho, num dos capítulos de seu citado livro, descrevendo as Santas Missões que, de quando em quando, se realizavam e realizam nas localidades do interior, destinadas a "preparar o povo pela penitência, instruí-lo no catecismo, encaminhá-lo pelo batismo, pela prática da virtude e do bem ao reino de Deus", relembra a peregrinação dos crentes às freguesias em que elas se sucediam e escreve: "Ao entardecer, quando as aves cantavam nas selvas, os sertanejos começavam a abandonar as suas habitações humildes, ganhando a estrada; as famílias a pé ou em carros de bois, aproximavam-se do arraial e, pouco a pouco, o adro da igreja e a praça regurgitavam de povo, que se sentava depois ao acaso, à espera do catecismo e da prédica". Em nossa infância muita vez presenciamos a caravana de dezenas de carros de bois que conduziam os crentes para a ouvida dos conselhos dos missionários.

c)

Não são desconhecidas no Brasil, de longa data, as festas agrícolas ou rurais, tão numerosas e variadas sob outros céus, em honra ao trabalho e ao esfôrço humanos para a obtenção dos elementos indispensáveis à própria vida. Nelas muitas vêzes se confundem elementos de outras festividades e as suas práticas se afeiçoam às condições sociais e econômicas dos diferentes povos. O assunto é

pouco versado no Brasil: há, pois, que respigar aqui ou ali estas manifestações de alegria dos nossos lavradores nesta ou naquela quadra de sua lida campestre. Ainda neste passo é para notar-se o que escreveu MELO MORAIS FILHO: depois de afirmar que "no norte e no sul do Brasil, as festas do trabalho, os jubileus da lavoura, tinham sôbre a fronte grinaldas frescas e odoríferas, enramadas ao gôsto dos estilos selvagens", descreve num capítulo, entre págs. 227 e 290, a "Festa da moagem" na província do Rio de Janeiro. Nessa vivaz descrição aparecem certamente os carros de bois, tão solidários com a indústria canavieira. "A um momento inesperado, a música da vila tocava ao longe, assomando em um carro de bois, todo enfeitado de flôres e ramagens, trazendo o guia o chapéu circulado de flôres do mato, lindas e vistosas". "E a música descia... e de um dos carros cobertos de colchas de chita, que se encaminhavam após, apeava-se o folgazão e nédio vigário..."

Nas terras do Nordeste, em festas semelhantes, os carros que trazem aos picadeiros dos engenhos ou fábricas, as primeiras carradas de canas, vêm enfeitados com os próprios verdes colmos, ao jeito de bandeiras festivas. JOSÉ WANDERLEY PINHO descreve em tintas vivas a festa da *botada* dos engenhos na zona do Recôncavo da Bahia, à pág. 117 do seu belo livro *Cotegipe e seu tempo*: "negros carreiros que vêm vindo empertigados, orgulhosos, no tabuleiro dos carros carregados, a encostar nos picadeiros, gritando *ôas* aos pobres bois de coice, picados com furor pelos ferrões das longas varas". Cita WANDERLEY PINHO os versos do Dr. JOSÉ FERRARI no seu poema *Engenheida* (1853 – Bahia), nos quais lembra as curiosas festas do início da moagem:

"Há muito que insones os carreiros
Ao picadeiro vêm carreando as canas
Que no campo desde ontem se ceifaram..."

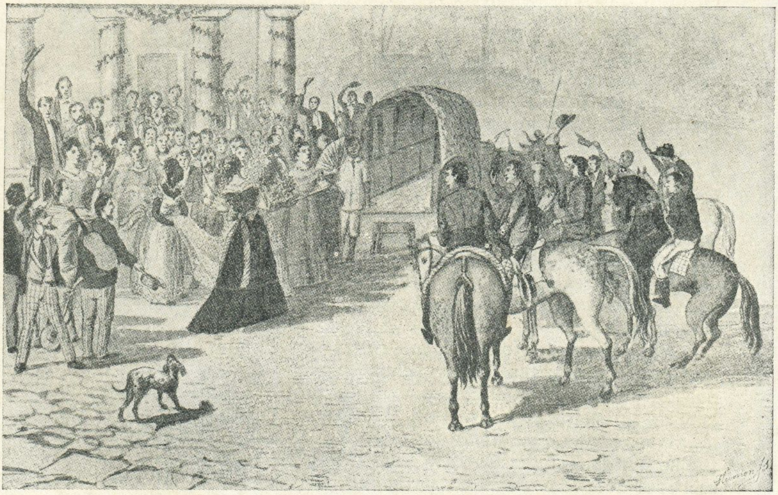
Assim é em tôdas as festas rurais, em tôdas as comemorações campestres: o carro de bois é elemento de tôda a vida da lavoura brasileira.

d)

Não havia de ser estranho o carro de bois nas festas domésticas das gentes do interior.

Em casamentos, batizados, aniversários, festividades que tanto importam à sociabilidade dos povos do sertão, testemunha-se sempre a presença do carro empregado no transporte das pessoas que acorrem a essas comemorações familiares.

MELO MORAIS FILHO, no mesmo livro que o grande SÍLVIO ROMERO disse "viver nêle a grande alma do Brasil, cantar e folgar ou gemer e chorar êste misto de entusiasmo e melancolia, de saudade e intrepidez, que é o gênio lusitano transfigurado na América", falando



Gravura que ilustrou "Casamento na Roça"
(de Melo Morais Filho em seu livro *Festas e tradições Populares do Brasil*, pág. 7).



Uma família em carro de bois assistindo a uma formatura militar no campo de São Cristóvão — (Rio de Janeiro).
(Detalhe de um original de Rugendas).



Uma carroça de bois numa festa popular de Óbidos, no Pará.

de um "casamento na roça", na província do Rio de Janeiro, escreve os seguintes tópicos: "Nisso o noivo, a cavalo, os padrinhos e a comitiva de cavaleiros, que se achavam a seus postos, se aproximaram, dando sinal aquêle a um carro de bois com tôldo e esteira coberta de chita, que chegasse, para que embarcassem a noiva e as madrinhas, as primas e convidados, evitando destarte a demora do padre na igreja, que os aguardava à hora certa. Eh! boi! E o carro, rangendo nos eixos, parava à porta: e quando a noiva subia em um banco para entrar, das janelas abertas entornavam-lhe sôbre a fronte salvas de flôres, ao que o noivo e os cavaleiros saudavam tirando o chapéu, empinando os cavalos e seguindo o carro". "Depois de casados, como é comum, a noiva ressabiada dava o braço ao noivo que a conduzia ao carro, e o préstito, na ordem estabelecida, regressava, chegando a casa ao escurecer".

Tais costumes não se cifravam à província fluminense: eram de todo o país.

Manuel Rodrigues de Melo cita a informação que lhe deu o Desembargador Manuel Xavier da Cunha Montenegro a respeito do casamento, no Rio Grande do Norte, de seu irmão Dr. Francisco Xavier Soares Montenegro que fizera o percurso do Engenho "Conceição da Mata", em Touros, até a povoação de Pureza, em quatro

carros do bois. "Ao lado dos noivos ilustres, viajavam parentes e amigos, utilizando o mais aristocrático meio de transporte da época. Os carros eram cobertos com toldas de palha de coqueiro e enfeitados com flôres silvestres."

Além do carro, por dizê-lo nupcial, há que lembrar os que traziam à fazenda ou povoação as famílias dos parentes e dos amigos convidados para a solenidade, tanto mais numerosas quanto mais alto o prestígio das famílias interessadas. Eram oportunidades em que os fazendeiros mostravam o seu garbo, o orgulho do seu gado de trabalho, esmerando-se cada qual no apresentar mais escolhidas e mais belas juntas de tração. Neste sentido, deu-nos interessante informação o Engenheiro Carlos Martins Costa, de Mato Grosso: "No casamento, não há muito tempo realizado, de uma filha do Sr. José Mariano, descendente de mineiros, morador na fazenda "Alavanca", no município de Entre Rios, compareceram cêrca de 20 carros de bois, cada um puxado por 12 juntas, qual mais emparelhada, robusta e formosa".

Em nossa terra natal tivemos oportunidade de ver reunidos em dias de casamento, batizados, aniversários e outras festas de família, dezenas de carros de bois que conduziam os convidados.

e)

O transporte de mortos para a última morada em carros de bois é costume que se encontra em certas regiões do mundo.

Para não citar outros exemplos é bastante relembrar que, ainda em 1939, o corpo do grande estadista romeno ARMANDO CALINESCO, bàrbaramente assassinado nas ruas de Bucarest, em 21 de setembro, foi, consoante as velhas tradições do país, transportado para o cemitério de Cortea-de-Arges, sua terra natal, em um carro de bois, tirado por três juntas inteiramente alvas. Dêste fato a *Illustration Française*, de 7 de outubro de 1939, reproduziu uma sugestiva gravura.

No Brasil, se bem que não seja uso generalizado, a realização de funerais em carro de bois registra-se em algumas zonas.

Afora casos de emergência, em tempos por exemplo de epidemias, quando não raro se recorre a êsse meio de transporte, podemos citar exemplos de enterramentos feitos em carros de bois. Tal o que nos foi lembrado pelo ilustre tabelião de Araruama, no Estado do Rio de Janeiro: "Em 1872, residia em Palmital de Saquarema, na fazenda de que é hoje proprietário José Mariano Coutinho, a Viscondessa de Itaboraí, que faleceu nesse ano: seu corpo foi transportado para o cemitério de Saquarema num carro de bois pertencente ao Barão de Monte Belo, fazendeiro no mesmo município, testemunhando o fato o Sr. Antônio de Oliveira, funcionário do Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro, natural de Saquarema e falecido em 1941, com 86 anos de idade".



Funerais do estadista romeno Calinesco.
(Foto da *L'Illustration Française* de 7 de outubro de 1939).

O Dr. Eusébio de Sousa, ilustre Diretor do Arquivo e Museu do Estado de Ceará, recordou-nos o seguinte episódio da história cearense: "Rezam as tradições que, na era de 1832, quando aconteceu no sul da província do Ceará a intentona de Joaquim Pinto Madeira em prol da restauração de Pedro I, houve um duro combate em Icó (4 de abril): desalojados da cidade os insurretos, ficou o campo da luta juncado de cadáveres de ambos os lados. No dia seguinte entravam em Icó vários carros de bois, dos que

faziam o transporte de mercadorias entre Aracati e Icó. As tropas legais que ali se encontravam obrigaram os carreiros a descarregarem as suas mercadorias, em plena rua, e a conduzirem as centenas de mortos para o cemitério. E os carros, atulhados de cadáveres, rumaram para o campo-santo, tornando-se, pela fôrça das circunstâncias, veículos funerários ou *"da morte"* como então lhes chamaram os que não batiam palmas à revolta *pintista"*.

ANEXOS

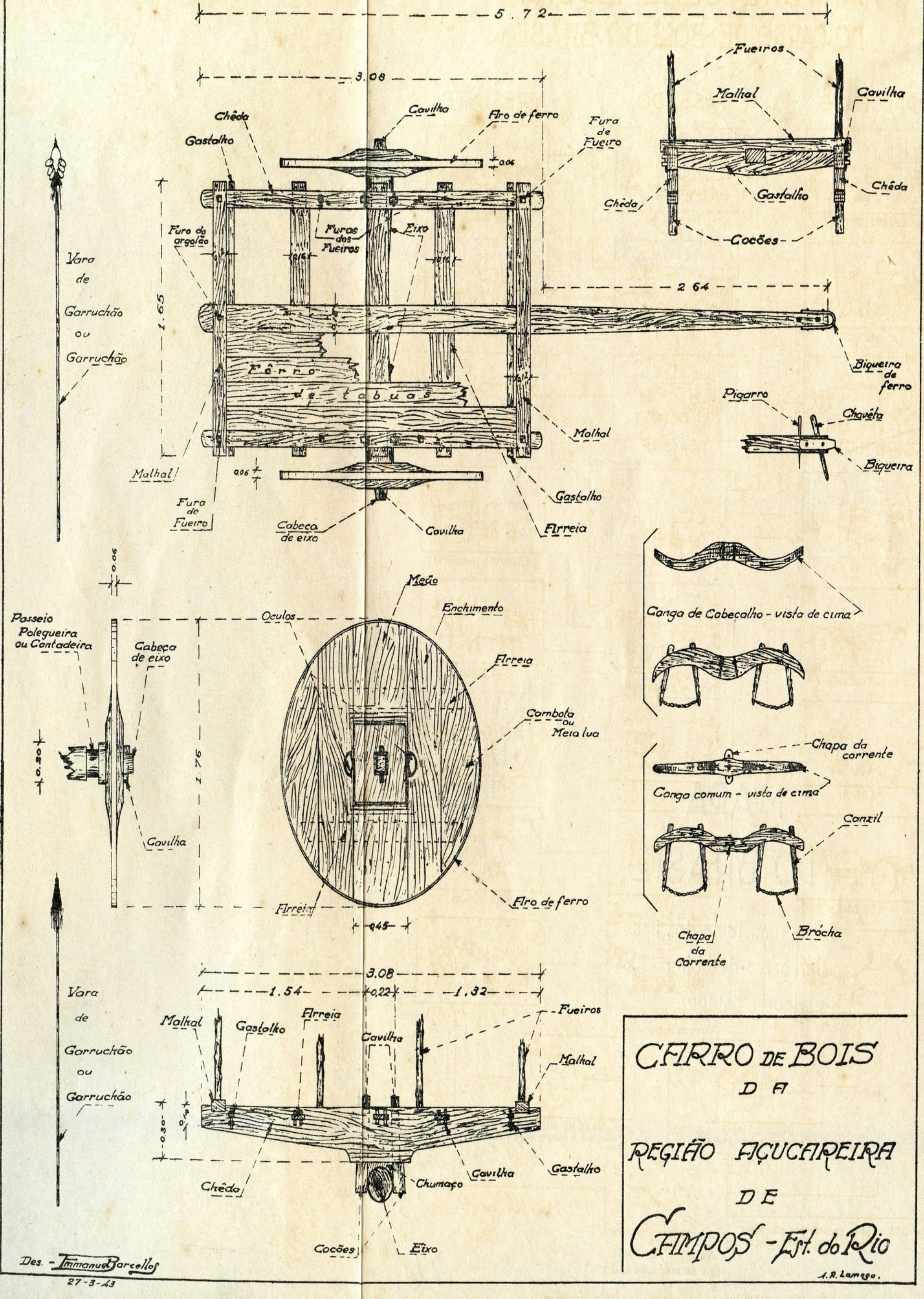
Desenhos, Plantas e Mapas

MAPA DO BRASIL

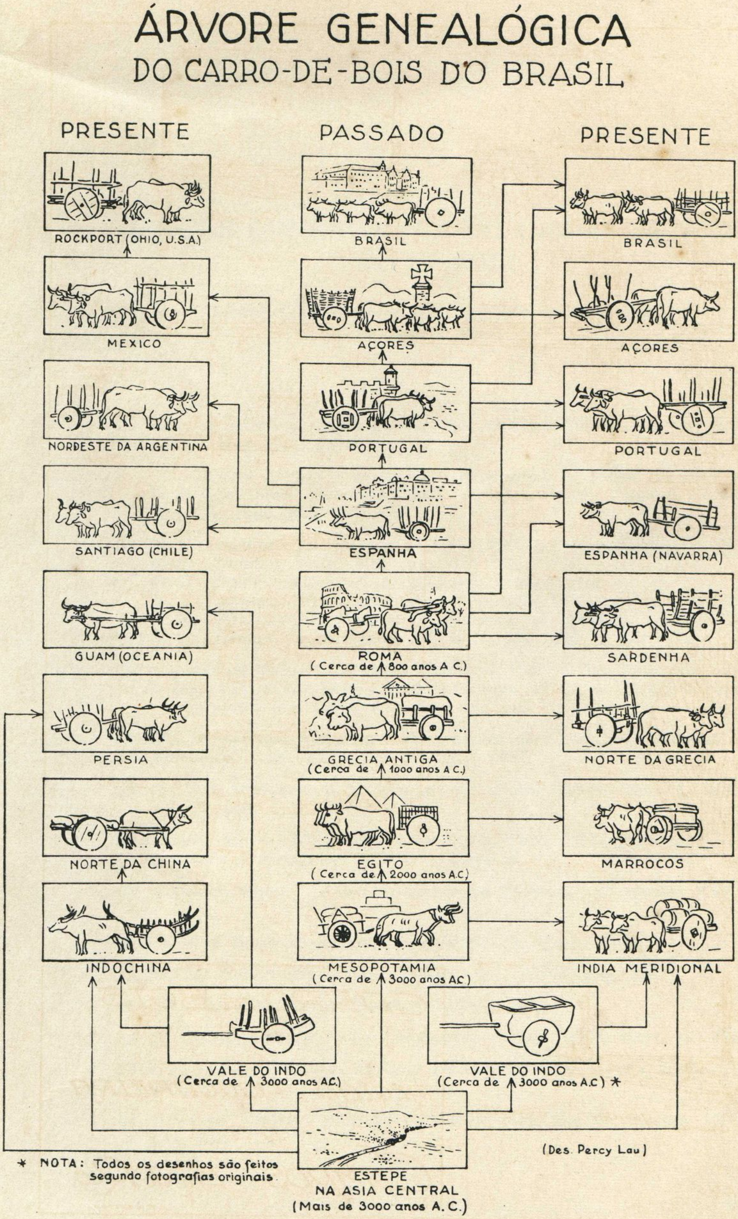
com uma ideia dos tipos de carros-de-bois usados em cada Estado.



Mapa pictórico do Brasil com os tipos de carro de bois mais característicos.



Desenho das partes componentes de um carro de bois de Campos, no Rio de Janeiro.



Árvore genealógica do carro de bois do Brasil.

ÁRVORE GENEALÓGICA DO CARRO DE BOIS DO BRASIL

Fontes de informação dos desenhos apresentados na página retro.

a) EDWARD MURRAY: *With the Nomads of Central Asia* – in the *Nat. Geogr. Mag.*, Jan. 1936.

b e *c*) ERNEST MAKAY: *Great New Discoveries of Indian Culture in Prehistoric Sind* (*Chanhú-Daro*) in the *Illustr. London News.* Nov. 14, 1936, pág. 862.

d) H. FRANKFURT: *Revolutions of Early Mesopotamian Culture* in *The Illustr. London News,* Nov. 6, 1937, pág. 705;
F. W. RIKER: *The Story of Moderne Europe,* pág. 2;
A. A. LAYARD: *The Monuments of Niniveh,* 1853, vol. II, pág. 22;
C. L. WOOLEY: *A Unique Ur Statuette of 3300 B. C.*, in *The Illustr. London News,* March 17, 1934, pág. 403.

e) GUILHERME ONCKEN: *História Universal,* Paris – Rio de Janeiro, vol. I, pág. 248; e um baixo-relêvo do templo Al Aksar no Egito, mostrando carros com rodas de raios e maciças.

f) Ch. DAREMBERG E SAGLIO: *Dictionnaire des Antiquité Grecques et Romaines,* Paris, 1877, vol. IV, pág. 505.

g) M. ROSTOVTZEFF: *A History of the ancient world,* Oxford, 1936, vol. II, pág. 108.

h) MALTE BRUN: *Geographie Universelle,* Paris, 1853, vol. 4; T. de Aranzadi – *Etnografia* – 1917 – pág. 28.

i) ALBERTO SOUZA: *O traje Popular em Portugal nos séculos XVIII e XIX.*

j) CHARLES RIBEYROLLES: *Brasil Pitoresco,* S. Paulo, 1941.

l) Revista *Il Giro del Mondo,* Milano. vol. XVIII, pág. 324.

m) ST. USSI e C. BISCO: *Marocco,* Milano, 1903.

n) A. EVERETT FREYE: *New Geography,* Boston, 1930, Grav. n.º 473.

p) F. CARRERAS Y CANDI: *Folklore y Costumbres de España,* Barcelona, 1931.

q) AUGUSTO FORJAZ: *Portugal Contemporâneo,* Rio de Janeiro, 1905, pág. 153.

r) H. CHALMERS ADAMS: *European Outpost:* The Azores, *Nat. Geogr. Mag.* vol. 67, n.º 1, 1935.

s) Revista: *Ilustração Brasileira* — Maio de 1938 — n.º 13.

t) SCHMIDT e KOPPERS: *Völker und Kulturen* — *Enciclop. Italiana,* vol. IX, pág. 159.

u) Revista: *Asia,* ano 1933, pág. 474.

v) VAN SOMMEREN BRAND: *Les Grandes Cultures du Monde,* Paris.

w) H. L. W. COSTENOBLE: *Die Mariannen,* in Revista *Globus,* vol. 88.

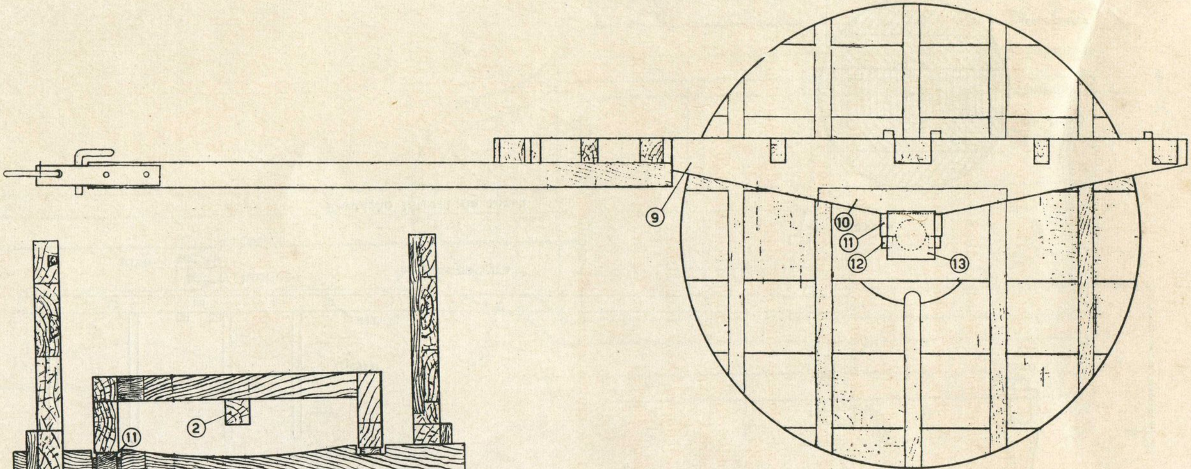
x) M. ALCIDE d'ORBIGNY: *Voyage pittoresque dans les deux Ameriques,* Paris, 1836, pág. 307.

y) FRITZ KLUTE: *Handburch der Geographischen Wissenchaft,* Potsdam, 1937, vol. "Südamerika", pág. 102.

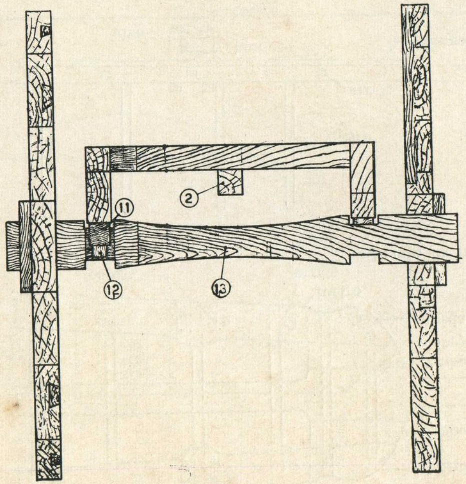
z) I. W. REDWAY: *Geography,* New York, 1901.

zz) F. SIMPICH: *Indiana Journey* — *Nat. Geogr. Mag.* vol. 70, 1936, pág. 302.

Além de muitos outros testemunhos.



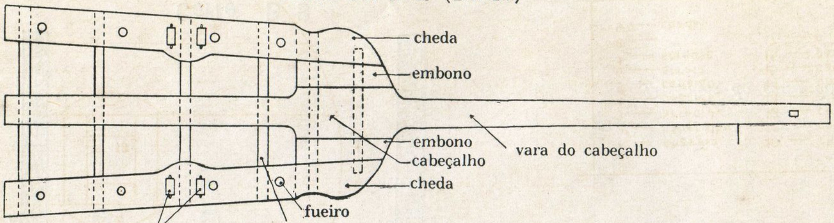
Corte A A



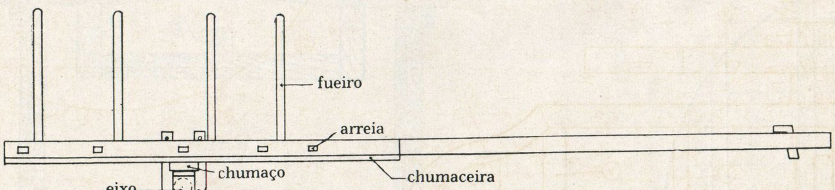
Corte B B

Desenhos do carro de bois mineiro.

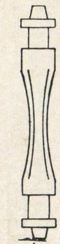
CARRO DE BOIS (BAHIA)



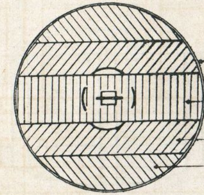
Planta da mesa.



Elevação lateral da mesa.

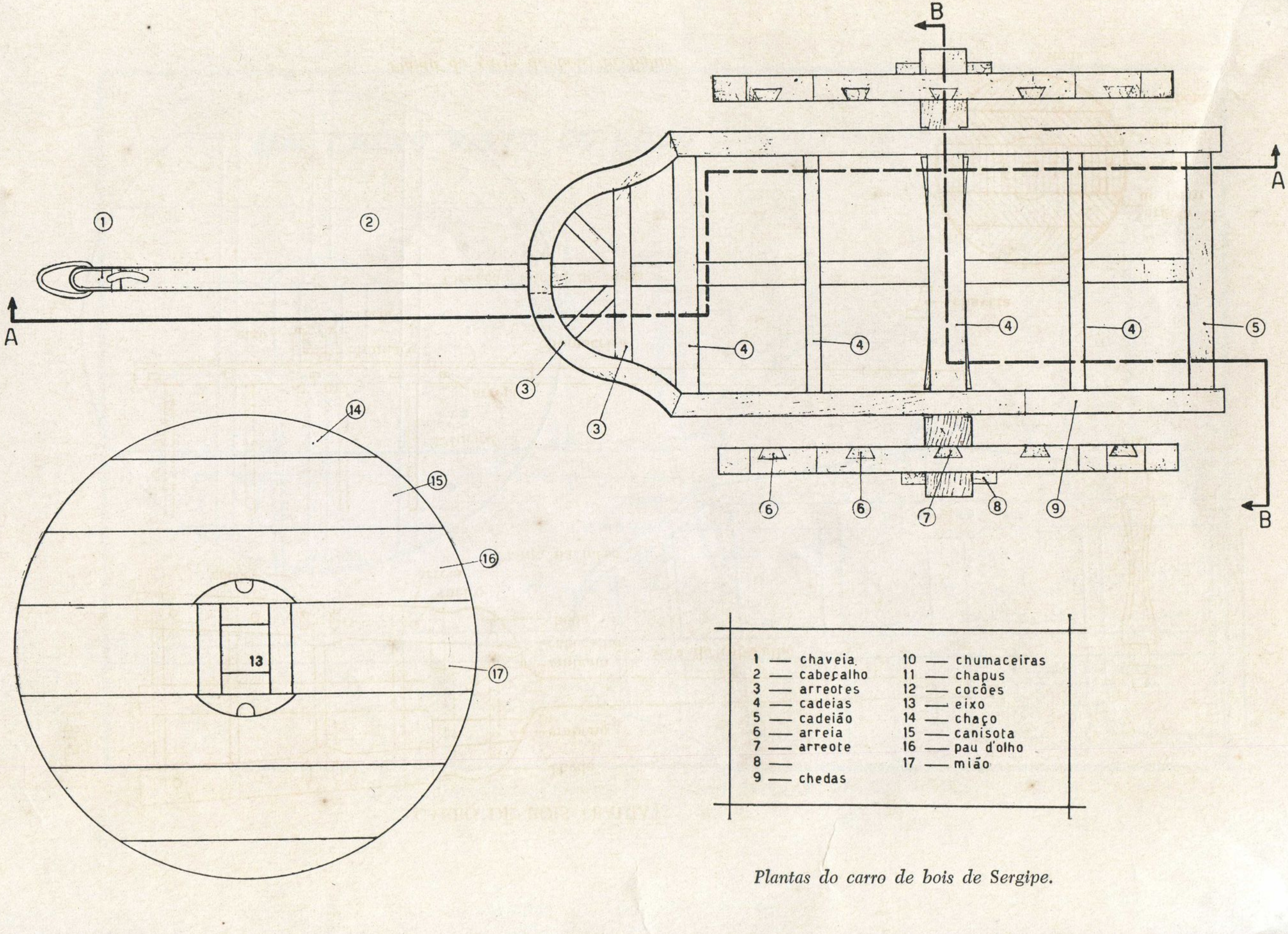




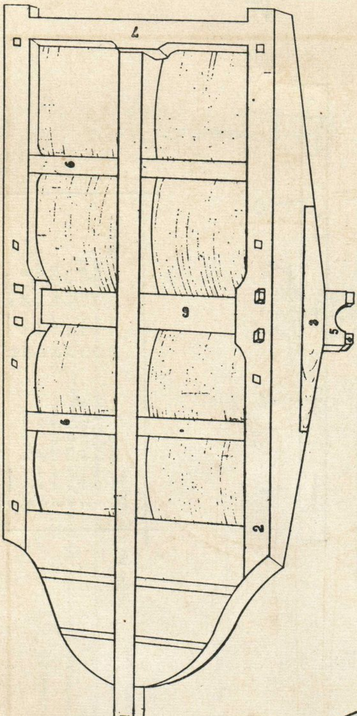


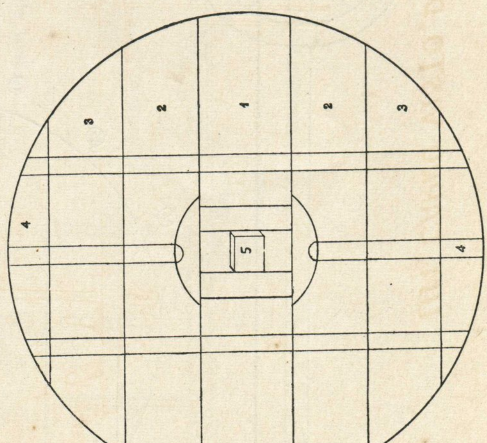
Roda.

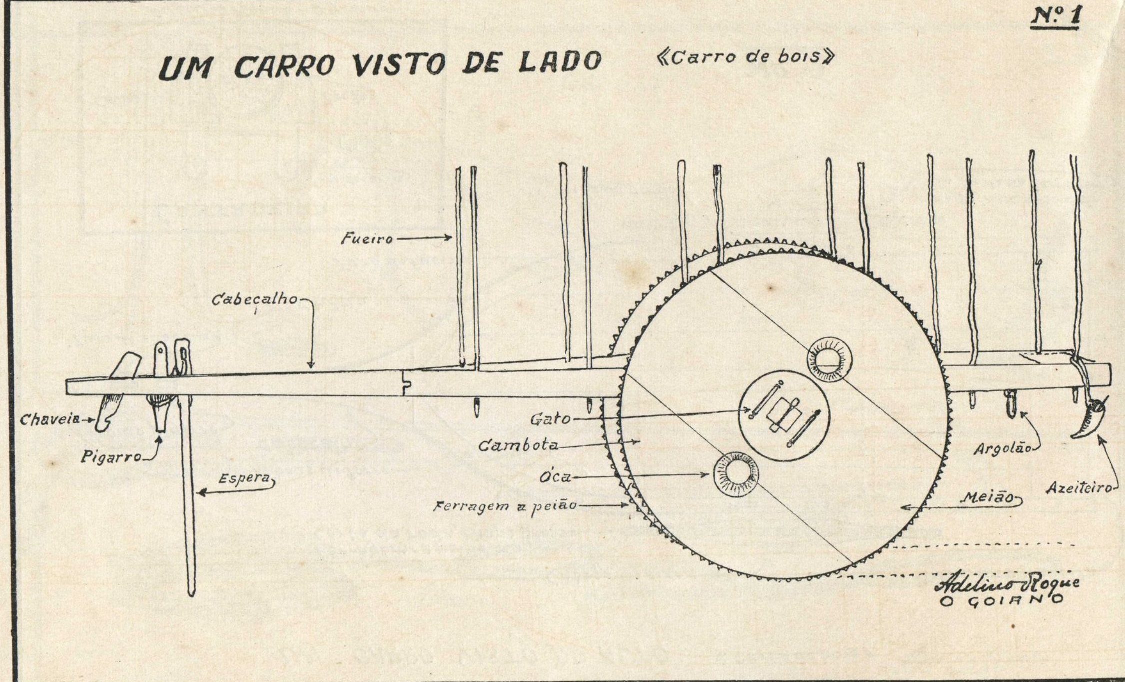
Planta do carro de bois da Bahia.



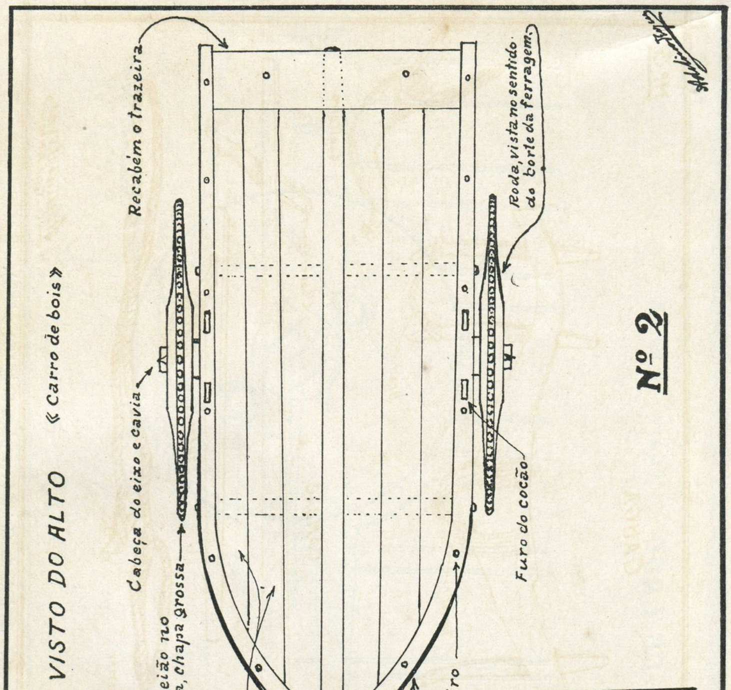
Plantas do carro de bois de Sergipe.

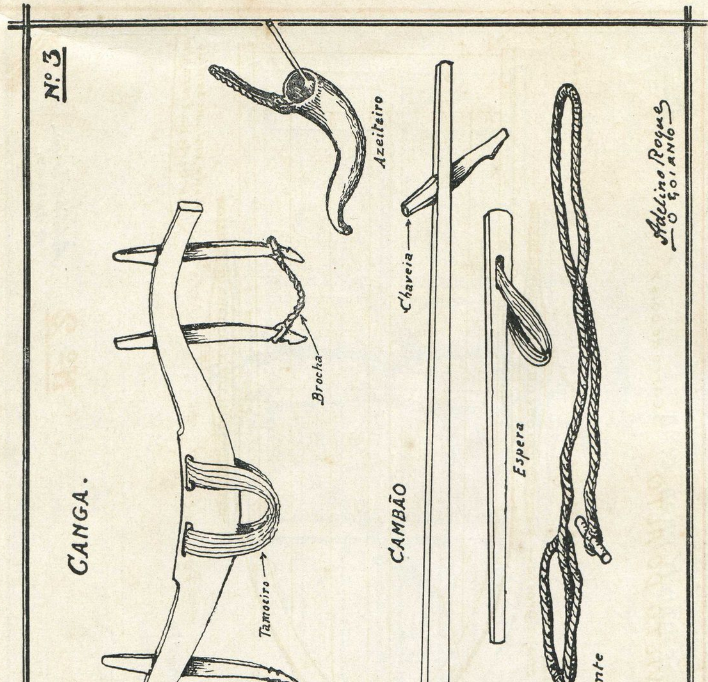






Plantas e desenhos do carro de bois de Goiás (ver págs. 551, 552 e 553).

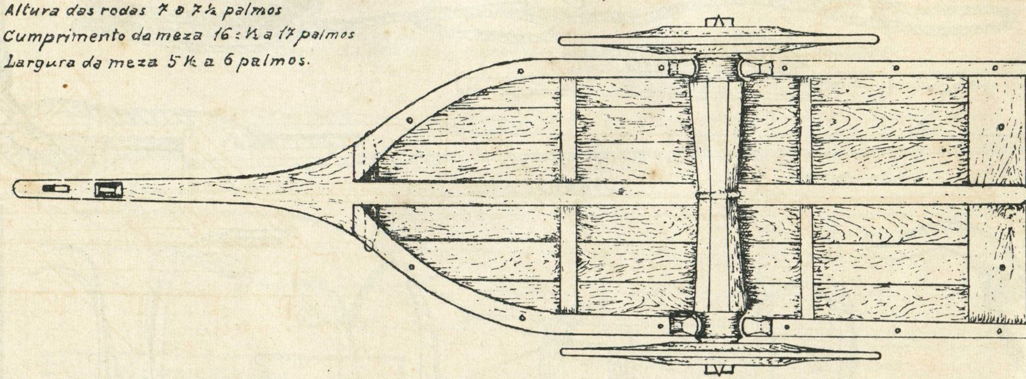

UM CARRO VISTO DO ALTO
«Carro de bois»
Recabém o trazeira
Cabeça do eixo e cavia
Ferragem c/a peião no corte da roda, chapa grossa
Taboas de forro
Cabecalho
Chêda
Furo do fueiro
Furo do pigarro
Furo de chaveia
Roda, vista no sentido do corte da ferragem.
Furo do cocão
Nº 2
CANTADEIRA
Furo de cavia
Chêda
Cocão
Eixo
Chumaço
Adelino Roque — O Goiano —


Nº 3
CANGA.
Azeiteiro
Brocha
Tamoeiro
Canzil
Ajôjos
CAMBÃO
Chaveia
Espera
Tirante
Tiradeira
Adelino Roque

CARRO DE BOIS VISTO DE BAIXO PARA CIMA

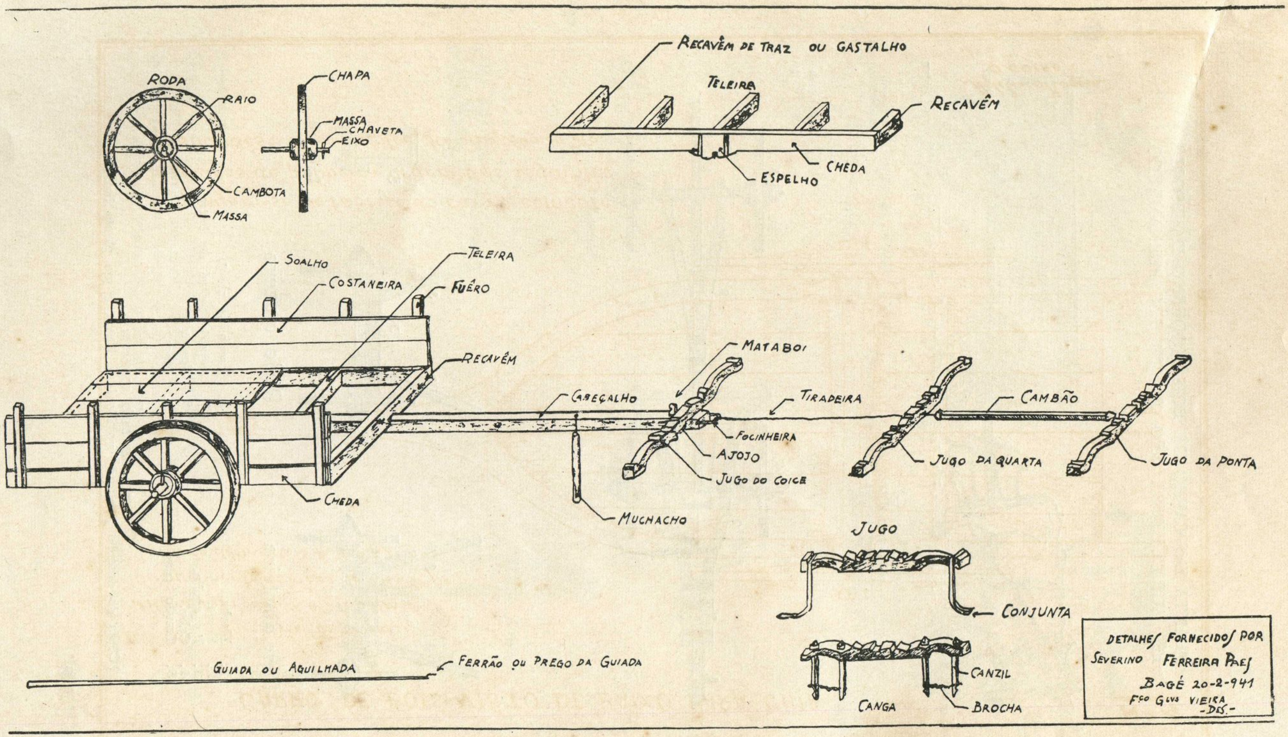
Nº 4

Dimensões principaes:
Altura das rodas 7 a 7 ½ palmos
Cumprimento da meza 16 ½ a 17 palmos
Largura da meza 5 ½ a 6 palmos.



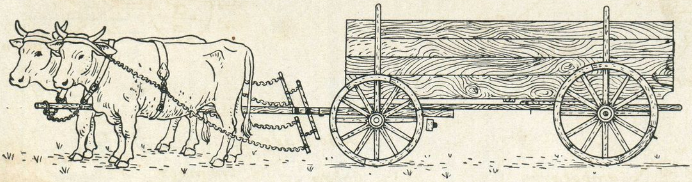
Empregam-se no fabrico do carro somente madeiras de primeira ordem das seguintes qualidades: *Balsamo, Ipé, Aroeira, Angico etc.*

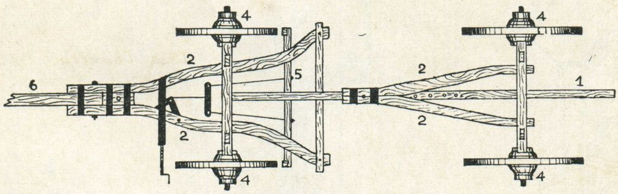
Adelino Roque
O GOIANO.

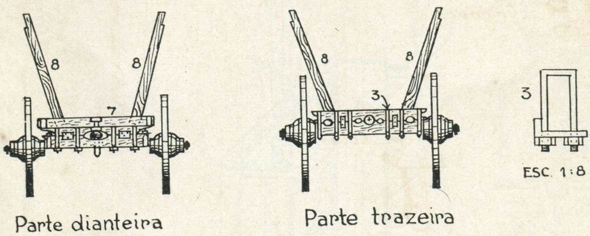


Plantas da carrêta gaúcha.

PLANTA DO CARRO DE BOIS MODERNO DA ESCOLA DE AGRICULTURA SÃO BENTO EM PERNAMBUCO.

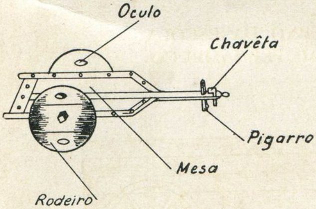


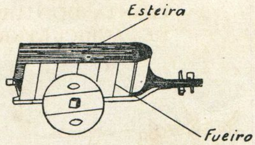


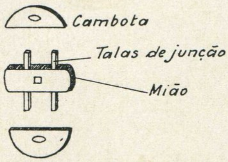


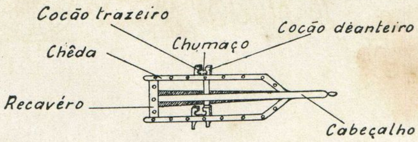
1. Flecha.
2. Furca.
3. Braçadeira.
4. Cubo.
5. Travão com tamancos.
6. Lança ou varal.
7. Suporte móvel do lastro.
8. Fueiros.
9. Pinas.

O carro de bois moderno.
(Cópia do desenho publicado no *Nordeste Rural,* e sua planta baixa).

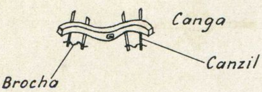


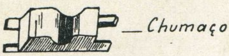


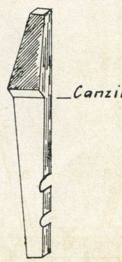














ACESSÓRIOS:

Canga, canzil, esteira, caniço, brocha, souga, ajoujo, tamboeiro, tiradeira, corrente, cambau, descanso, chavêta e corda de marra.

Da boiada do carro as juntas de bois denominam:

(1) Coice, (2) tôrno, (3) meio ou contraguia, (4) guia.

(Of. do Dr. Benedito Quintino).

BRASILIANA

(Série Grande Formato)

Direção de

AMÉRICO JACOBINA LACOMBE

A Série "Brasiliana" que, lançada há pouco mais de 20 anos, está quase no trecentésimo volume, é a maior, mais vasta e mais completa biblioteca de estudos brasileiros. O êxito invulgar que devemos à simpatia com que o público acolheu essa iniciativa e ao apoio franco e generoso que nos trouxeram os aplausos de uns e a colaboração valiosa de outros, nos animou a ampliar o plano primitivo, criando na série "brasiliana" uma seção especial de obras em grande formato.

A experiência nos havia mostrado a inconveniência de publicar, no formato regular dos livros dessa coleção, certas obras que, pelo número e pela importância das gravuras, seriam sacrificadas em volumes de menores dimensões. Daí a resolução que tomamos de publicar em volumes de formato maior essas obras, que exigem, pela sua natureza, melhor apresentação material, difícil e, em certos casos, impossível de se obter em volumes de proporções reduzidas.

VOLUMES PUBLICADOS:

Vol. 1 — Maximiliano — Príncipe de Wied Neuwied: *Viagem ao Brasil* — Tradução de Edgard Süssekind de Mendonça e Flávio Pope de Figueiredo — Refundida e anotada por Oliverio Pinto. Edição ilustrada.

Vol. 2 — Dr. Max Schmidt: *Estudos de Etnologia Brasileira.* Peripécias de uma viagem entre 1900 e 1901. Seus resultados etnológicos. Tradução direta do alemão de Catarina Baratz Canabrava. Ilustrado.

Vol. 3 — Karl von den Stein: *O Brasil Central* — Expedição em 1884 para exploração do Rio Xingu. Tradução e notas de Catarina Baratz Canabrava. Ilustrado.

Vol. 4 — Padre Antônio Colbacchini: *Os Bororos Orientais* (Orarimugadoge) — Contribuição da Missão Salesiana de Mato Grosso ao estudo de Etnografia Brasileira. Edição profusamente ilustrada.

Vol. 5 — Paul Le Cointe: *O Estado do Pará* — a terra, o ar e a água. Estudo da fauna, flora e minerais. Ilustrado.

Vol. 6 — Gastão Cruls: *Hiléia Amazônica.* Edição ilustrada.

Vol. 7 — J. F. de Almeida Prado: *Tomas Ender.* Pintor austríaco na Côrte de D. João VI no Rio de Janeiro. Ilustrado.

Vol. 8 — Maria Graham: *Diário de Uma Viagem ao Brasil,* e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823. Tradução e notas de Américo Jacobina Lacombe. Ilustrado.

Vol. 9 — Lycurgo Santos Filho — *Uma Comunidade Rural do Brasil Antigo* (aspectos da vida patriarcal no Sertão da Bahia nos Séculos XVIII e XIX). Ilustrado.

Vol. 10 — Roberto C. Simonsen — *História Econômica do Brasil.* Nova edição. Ilustrado.

Vol. 11 — José Honório Rodrigues — *Teoria da História do Brasil.* Nova edição revista. Ilustrado.

Vol. 12 — Raymundo Magalhães Júnior — *Deodoro, a espada contra o Império.* Em dois volumes ilustrados.

Vol. 13 — Carlos Rizzini — *Hipólito da Costa e o Correio Braziliense.* Estudo biográfico do patriarca da imprensa brasileira. Edição ilustrada.

Vol. 14 — *A Cidade de São Paulo* (estudos de Geografia Urbana). Direção do Prof. Aroldo de Azevedo. Edição profusamente ilustrada. (No prelo).

Vol. 15 — Bernardino José de Souza — *Ciclo do Carro de Bois no Brasil.* Edição ilustrada.

PRÓXIMAS PUBLICAÇÕES:

História Geral da Agricultura Brasileira (no tríplice aspecto Político — Social — Econômico), por Luís Amaral.

Grande Geografia do Brasil. Organizada por geógrafos brasileiros, sob a direção do Prof. Aroldo de Azevedo.

Grande História do Brasil. Organizada por historiadores brasileiros, sob a direção do Prof. Américo Jacobina Lacombe.

★

Edições da
COMPANHIA EDITORA NACIONAL
Rua dos Gusmões, 639 — São Paulo

AVISO

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas. O uso destes documentos é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais - Lei nº 9.610/98). Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõem a rede de bibliotecas públicas do Estado do Amazonas.

EMAIL: ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM

Secretaria de
Estado de Cultura

CENTRO CULTURAL DOS
POVOS DA AMAZÔNIA